



UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID

INSTITUTO UNIVERSITARIO PASCUAL MADOZ
DEL TERRITORIO, URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE

Máster en Política Territorial y Urbanística
20ª Edición (Curso 2009/2010)



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN VALDEMORO (MADRID)

Autor: Marcos Sánchez Quesada

Tutoras: Montserrat Pacheco García
María Rodríguez Fernández

Getafe, 17 de septiembre de 2010



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. Objeto del trabajo monográfico	1
1.2. Enfoque metodológico del trabajo	2
2. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN	2
2.1. Políticas europeas sobre transporte sostenible y movilidad	2
2.1.1. Iniciativa “CIVITAS”	
2.1.2. Instrumentos reguladores de la Movilidad Sostenible en varios países europeos	
2.2. Proyectos estatales sobre infraestructuras de comunicación	4
2.2.1. Proyecto de desdoblamiento de la línea C-3 de Cercanías	
2.2.2. Proyecto de Plataforma Reservada en la Autovía A-4	
2.3. Proyectos y planes promovidos por la Comunidad de Madrid.....	5
2.3.1. Proyecto de Metro Ligero	
2.3.2. Plan CIMA	
2.4. Planes e iniciativas desarrolladas en el ámbito local	6
2.4.1. Plan General de Valdemoro (PGV04)	
2.4.2. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valdemoro (2009)	
2.4.3. Plan Municipal Integral de Accesibilidad de Valdemoro (2010)	
2.4.4. Proyecto URBANITA	
3. ENFOQUE TEÓRICO DEL TRABAJO MONOGRÁFICO	12
3.1. El problema del transporte urbano y su incidencia sobre la movilidad	12
3.2. Caracterización de la movilidad y del transporte público en Valdemoro	13
3.3. Configuración urbana y nuevos desarrollos en el municipio	16
3.4. Financiación de las actuaciones	17
3.5. Incidencia energética y medioambiental	18
3.6. Algunas cuestiones que se suscitan con respecto al PMUSV	19



4. DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN	21
4.1. Medidas complementarias de actuaciones urbanas	21
4.1.1. <i>Nuevos aparcamientos bajo la Plaza de la Piña y el Parque Cristo de la Salud</i>	
4.1.2. <i>Camino Escolar Seguro</i>	
4.2. Aspectos normativos	29
4.2.1. <i>Ordenanza de circulación de peatones y ciclistas</i>	
4.2.2. <i>Regulación de la carga/descarga</i>	
4.2.3. <i>Instrucción/Ordenanza de regulación de la movilidad urbana sostenible</i>	
4.3. Acciones administrativas	31
4.3.1. <i>Oficina Técnica del PMUSV</i>	
4.3.2. <i>Base de datos para usuarios de “Carpooling”</i>	
 5. CONCLUSIONES	 34
 6. BIBLIOGRAFÍA	
 ANEXOS	

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Objeto del trabajo monográfico

En los últimos cincuenta años se ha producido en España un más que notable crecimiento de la población urbana y de la circulación automovilística. Este masivo incremento está estrechamente ligado al aumento extensivo de la urbanización de las ciudades, que ha dado origen a una gran dependencia del automóvil, con el consiguiente aumento en los desplazamientos cotidianos y que a su vez han dado lugar a mayores gastos en el transporte. Por todo ello, el actual reparto modal en el ámbito urbano resulta insostenible en razón de los costes necesarios que demandan las infraestructuras y de los problemas de congestión y ambientales que se han creado.

En estas circunstancias, muchas ciudades españolas han apostado por los **Planes de Movilidad Urbana Sostenible** (PMUS), que aparecen como una de las herramientas de gestión más importante, cuya finalidad es proporcionar al vehículo privado alternativas que sean eficaces y sostenibles. Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un *conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro de una ciudad; es decir, modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos*¹.

Así, el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valdemoro** (PMUSV) redactado en colaboración con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, se ha configurado como un plan a largo plazo, aunque incorpora también medidas más inmediatas que ya se están poniendo en marcha². El plan tiene un carácter dinámico y se basa en un proceso permanente de participación ciudadana que forma parte de su filosofía.

Dentro de este contexto, y complementado por otra serie de actuaciones vinculadas al transporte y la movilidad urbana, se plantea establecer en el presente trabajo monográfico una visión conjunta de cómo es la situación en el escenario pre-operacional del PMUS de Valdemoro, enumerando la relación de planes y actuaciones que se plantean en este documento para, una vez analizados, proceder al establecimiento de una serie de propuestas que los complementen y desarrollen para la consecución de los objetivos fijados.

¹ Definición establecida por la *Guía Práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible* del IDAE.

² En julio de 2010 se han iniciado los trabajos de remodelación de la calle San Vicente de Paúl y su entorno.

1.2. Enfoque metodológico del trabajo

En primer lugar se procede a establecer una relación descriptiva, desde los diferentes ámbitos geográficos, de las principales iniciativas, proyectos, planes, instrumentos y herramientas con los que cuenta Valdemoro para afrontar este cometido.

A continuación, y de manera genérica y teórica, se describe la principal problemática que presenta el transporte en el ámbito de la movilidad urbana. Seguidamente, se profundiza y caracteriza la movilidad en Valdemoro y se abordan otros aspectos como pueden ser la financiación e incidencia energética y medioambiental de las actuaciones previstas.

Finalmente, dentro de este trabajo monográfico se proponen una serie de operaciones y medidas complementarias a adoptar para reforzar la movilidad urbana y garantizar la implementación de la totalidad de las actuaciones previstas, englobándolas en tres grandes apartados: intervenciones urbanas, normativa reguladora y acciones administrativas.

2. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

Se ofrece a continuación una relación descriptiva de las iniciativas, planes, proyectos, documentos y herramientas de ordenación y diseño con las que cuenta hasta ahora Valdemoro para afrontar la cuestión de la movilidad sostenible, estableciendo una visión que abarca desde el nivel europeo comunitario, estatal y autonómico hasta llegar al nivel local.

2.1. Políticas europeas sobre transporte sostenible y movilidad

2.1.1. Iniciativa “CIVITAS”

La Iniciativa CIVITAS³ ayuda a las ciudades a promover un sistema de transportes urbanos sostenibles, limpios y económicos, implementando y evaluando paquetes de medidas basadas en políticas y tecnologías ambiciosas e integradas.

Dentro de CIVITAS I (2002-2006)⁴ existen 19 ciudades agrupadas en cuatro proyectos de demostración, mientras que en CIVITAS II (2005-2009)⁵ se encuentran 17 ciudades distribuidas en otros cuatro proyectos demostrativos. La UE financia estas 36 ciudades de toda Europa con un presupuesto de 100 millones de euros y el presupuesto total atribuido a la Iniciativa se elevará a más de 300 millones de euros.

³ *CiTy-VITAlity-Sustainability* (Ciudad-VITAlidad-Sostenibilidad).

⁴ Incluido en el 5º Programa Marco de Investigación de la Unión Europea

⁵ Incluido en el 6º Programa Marco de Investigación de la Unión Europea



Fig. 3.- Mapa europeo con las ciudades que forman parte de los Programas CIVITAS I, II y CIVITAS PLUS
Fuente: www.civitas-initiative.org

Sus principales objetivos son:

- Promover e implementar un transporte urbano sostenible, limpio y económico.
- Implementar paquetes integrados de tecnología y medidas políticas en el campo de la energía y de los transportes, repartidos en 8 categorías de medidas.
- Crear una crítica pública y asentar los marcos innovadores.

2.1.2. Instrumentos reguladores de la Movilidad Sostenible en varios países europeos

Existen varios países europeos que cuentan con planes e instrumentos equiparables a los PMUS españoles. En Francia, desde el año 1982 vienen desarrollándose los llamados “Plans de Déplacements Urbains” (PDU) cuyo principal objetivo es la disminución del tráfico de automóviles, potenciando el transporte público y los modos alternativos. La elaboración –o revisión– de este tipo de planes, corre a cargo de la autoridad competente del transporte público de la región que cubre y son las regiones y los departamentos son los que

financian el PDU⁶. El horizonte temporal es de diez años y son obligatorios para aglomeraciones de más de 100.000 habitantes.

En el Reino Unido, existen desde el año 2000 los denominados “*Local Transport Plan*” (LTP), elaborados para formular estrategias centradas en el transporte con un horizonte temporal de cinco años. La financiación corre básicamente a cargo del Gobierno central.

En Italia nos encontramos con la figura del “*Piano Urbano de Mobilità*” (PUM) cuyo principal objetivo se centra en la reducción de los niveles de contaminación atmosférica y acústica, del consumo energético y de la congestión en las áreas urbanas. El horizonte temporal es de diez años, con revisión obligatoria cada dos.

Mientras que en estos países existen leyes que definen y organizan los respectivos planes de movilidad de sus ciudades, otros países, como los Países Bajos y Dinamarca, no cuentan con una normativa específica, lo cual no significa en modo alguno que no estén llevando a la práctica, aun con distinto nombre, actuaciones en este sentido. Así, en Holanda las políticas de movilidad urbana sostenible se ejecutan al amparo de dos documentos: la *Nota Ruimte*-4⁷ y la *Nota Mobiliteit*-5⁸. En cuanto a Dinamarca, las actuaciones de movilidad urbana se basan en la política general de transporte bajo los principios generales de la sostenibilidad y de la reducción de los impactos del tráfico (accidentes, intrusión visual, ruido, emisiones, consumo de energía, etc.)⁹.

2.2. Proyectos estatales sobre infraestructuras de comunicación

2.2.1. Proyecto de desdoblamiento de la línea C-3 de Cercanías

El objetivo principal de la cuadruplicación de la doble vía existente es independizar el tráfico de Cercanías de la línea C-3 (Madrid-Aranjuez), que actualmente comparte infraestructura con los trenes de larga y media distancia y de mercancías con destino Levante, Andalucía Oriental y Extremadura. Con esta actuación se especializarán dos vías para uso exclusivo de Cercanías, posibilitando un aumento de la regularidad y la frecuencia de trenes.

Las obras se desarrollarán a lo largo de 10,3 kilómetros, entre las localidades de Pinto y Aranjuez¹⁰. También se establece la supresión, casi en su totalidad, del paso de trenes de

⁶ Hasta el año 2003, el Estado francés se encargaba de proporcionar algunos incentivos financieros.

⁷ Del año 2004, recoge la política holandesa de ordenación territorial.

⁸ Del año 2005, es un plan nacional de tráfico y transporte.

⁹ Estos principios fueron fijados en 1994 de manera específica para el caso de la ciudad de Aalborg, revisándose en 1998 y extendiéndose al resto del territorio nacional.

¹⁰ Estas obras están contempladas en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) 2005-2020

mercancías por Aranjuez, la integración del ferrocarril en las zonas urbanas y un incremento de la seguridad y las comunicaciones. En la actualidad, el Ministerio de Fomento ha sacado a información pública el estudio informativo.

2.2.2. Proyecto de Plataforma Reservada en la Autovía A-4

Dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) del Ministerio de Fomento, con escenario temporal 2005-2020, el Gobierno ha definido como una de sus prioridades en materia de movilidad la construcción de Plataformas Reservadas de autobús, que permitirán que este medio de transporte sea una alternativa más atractiva en los trayectos interurbanos frente al recurso al vehículo privado.

En el ámbito concreto de la Comunidad de Madrid, se pretenden implantar en las seis autovías radiales que parten desde Madrid, así como en la autovía A-42. Está previsto que estos carriles exclusivos se extiendan hasta los municipios de la periferia de la Comunidad o incluso en algún caso, hasta ciudades de Castilla-La Mancha que actualmente forman ya parte del Área Metropolitana de Madrid. En concreto, en la A-4 se prevé la construcción de un carril reservado de 28 kilómetros en el tramo entre la autopista M-45 y el municipio de Valdemoro¹¹, con una inversión global de 430 millones de euros.

2.3. Proyectos y planes promovidos por la Comunidad de Madrid

2.3.1. Proyecto de Metro Ligero

La futura línea de Metro Ligero de Valdemoro se engloba dentro de las actuaciones previstas por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid para dotar de este tipo de infraestructuras a varios municipios madrileños y forma parte del Plan de Infraestructuras 2007-2011 de la Comunidad de Madrid.

Esta línea conectará la estación de Cercanías de RENFE con el Hospital Infanta Elena en tan sólo 11 minutos y con un trazado circular de aproximadamente 11 kilómetros y 18 estaciones, conectando una parte importante del casco urbano con las nuevas áreas periféricas.

En el estudio de viabilidad se prevé que una vez que esté en pleno funcionamiento será utilizado diariamente por 19.000 viajeros y supondrá la creación de un centenar de puestos de trabajo entre el personal de las cocheras, limpieza, seguridad, mantenimiento y conductores.

¹¹ Proyecto 2006 17 38 0173 A-4 Madrid-Seseña. Plataformas Reservadas y Vías de Servicio, del Ministerio de Fomento.

Un 80% de los valdemoreños tendrá una parada de Metro Ligero a menos de 500 metros de sus domicilios y un 40% incluso a menos de 250 metros. El presupuesto total estimado a nivel de anteproyecto asciende a 164 millones de euros.

La elección del Metro Ligero es una clara y decidida apuesta por el transporte público de calidad, moderno, funcional y respetuoso con el medio ambiente. Supondrá una reducción en el uso del vehículo privado e impulsará el desarrollo de un paisaje urbano más agradable, con mayores espacios para peatones y bicicletas.

2.3.2. Plan CIMA

El Plan Regional de la Comunidad de Madrid de Vías Ciclistas y Peatonales, también denominado "PLAN CIMA", pretende la combinación del paseo con el uso de la bicicleta para promover un medio de transporte alternativo y ecológico para los ciudadanos. A través de una red cercana a los 1.400 Km, compuesta por 17 ejes principales y 19 enlaces¹², posibilitará la movilidad entre los municipios de la Región, fomentando valores deportivos, ecológicos medioambientales y sociales. Esta red principal se complementa con otra secundaria, compuesta por caminos, vías pecuarias, pistas y sendas.

Otro de los objetivos que persigue el Plan es la colaboración de todos los municipios en la integración de las diferentes vías municipales existentes, así como la participación de los mismos en aquellos puntos que lo requieran.

Esta simbiosis peatón-ciclista tiene como metas:

- El fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta.
- El desarrollo de redes de itinerarios peatonales y ciclistas.
- La supresión de las barreras existentes para la movilidad a pie y en bicicleta.
- La rehabilitación cultural de los desplazamientos peatonales y ciclistas.

2.4. Planes e iniciativas desarrolladas en el ámbito local

2.4.1. Plan General de Valdemoro (PGV04)

El municipio de Valdemoro se encuentra situado en la Corona Sur metropolitana, a 27 km de Madrid junto al eje de la autovía A-4 y con una fuerte dependencia en los desplazamientos con respecto a la capital. Su término municipal es de 64,2 km², limitando al Norte con Pinto y San Martín de la Vega; al Sur con Ciempozuelos, Seseña y Esquivias; al Este con San Martín de la Vega y Ciempozuelos; y al Oeste con Torrejón de Velasco.

¹² El plano con la red ciclista propuesta por el Plan CIMA se encuentra incluido en los Anexos del presente trabajo monográfico.

Cuenta en la actualidad con 62.750 habitantes¹³ y se sitúa en el lugar 17º de los municipios con mayor número de habitantes de la Comunidad de Madrid, con un crecimiento medio poblacional en la última década en torno al 6% anual, aunque con incrementos cercanos al 9,50%¹⁴ en algunos períodos interanuales. Como dato significativo, y favorecido por este aumento de la población, cabe indicar que el ratio de vehículos por vivienda ha pasado de 1,15 a 1,52¹⁵ en los últimos años.

El Plan General de Valdemoro fue aprobado definitivamente el 6 de mayo de 2004¹⁶ en adaptación a la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid y de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid.

El PGV04 delimita en el Suelo Urbanizable Sectorizado cinco sectores de uso característico industrial¹⁷, en una superficie de 325,46 hectáreas, y siete Sectores de uso característico residencial¹⁸ en 227,02 hectáreas. Asimismo, en el Suelo Urbano No Consolidado se establecen nueve Ámbitos de Actuación¹⁹ que ocupan 86,09 hectáreas²⁰.

Entre sus objetivos generales²¹ cabe destacar, en materia de movilidad, la articulación y mejora de la accesibilidad al Término Municipal mediante el trazado de redes de carácter supramunicipal, general y local, no sólo de infraestructuras viarias sino ferroviarias que favorezcan la descongestión y una mejor conexión entre las distintas zonas del municipio, generando nuevas alternativas.

2.4.2. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valdemoro (2009)

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valdemoro, PMUSV, es un documento de estrategia general para afrontar los retos que planteará en los próximos años la movilidad de los ciudadanos en todos los modos de transporte. Se trata de una herramienta de trabajo para planificar la movilidad urbana de Valdemoro dentro del escenario de desarrollo del PGV04, ofreciendo al vehículo privado alternativas que sean sostenibles y eficaces para los ciudadanos.

¹³ Datos correspondientes al Padrón Municipal de fecha 1 de enero de 2009.

¹⁴ Concretamente en los períodos 1999-2000, 2001-2002 y 2007-2008.

¹⁵ Datos obtenidos del Apartado 4.1.4. del Volumen I del PMUSV.

¹⁶ Publicado en el BOCM núm. 118 de 19 de mayo de 2004 y rectificado por errores con fecha 17 de marzo de 2005 (BOCM núm. 87 de 18 de abril de 2005) y posteriores publicaciones de su contenido en BOCM núm. 161 de 9 de julio de 2009 y BOCM núm. 245 de 15 octubre de 2009).

¹⁷ Son los sectores denominados I-1, I-2, I-3, I-4 y I-5.

¹⁸ Son los sectores denominados R-7, R-8, R-9N, R-9S, R-10N, R-10S y R-11.

¹⁹ Son los ámbitos de actuación denominados AA1 a AA9.

²⁰ Se incluyen en los Anexos del presente trabajo monográfico los planos de Clasificación y Gestión del Suelo del PGV.

²¹ Enumerados en el apartado 2.2 de la Memoria Justificativa (Tomo II) del Plan General de Valdemoro.

Este Plan es un gran estudio, elaborado durante dos años por un equipo multidisciplinar, en el que se han analizado las líneas de desarrollo de Valdemoro, las necesidades que ya empiezan a presentarse y las que tendrá el municipio en el futuro. Todos estos datos se recogen en un documento que incluye:

- **Descripción de la situación actual**, con información de desplazamientos realizados por los valdemoreños y visitantes, mediante un exhaustivo trabajo de campo que entre otros aspectos, ha analizado el estado de la red viaria peatonal y rodada, el transporte público, la situación de los aparcamientos y la distribución de mercancías en el casco.
- Un **Diagnóstico de la situación que establece conclusiones sobre la realidad** de la movilidad en la localidad y de la prognosis de futuro.
- Un **Plan de Actuación con un conjunto de propuestas** para solucionar las necesidades de movilidad futuras.

El Documento de Avance fue aprobado inicialmente el 30 de octubre de 2009 por el Pleno municipal, y el acuerdo de Aprobación Inicial del PMUSV fue adoptado el pasado 30 de Junio de 2010²². Durante la información pública del Avance, se celebró la exposición "**Cada paso cuenta. Ven a verlo**", organizada por el Ayuntamiento para dar a conocer el PMUSV con el objetivo de que los ciudadanos pudieran presentar sus sugerencias al mismo.



Fig. 1.- Algunos de los paneles de la Exposición "Cada paso cuenta. Ven a verlo"

Fuente: www.valdemoro.es

El Plan de Actuación del PMUS de Valdemoro establece una serie de medidas y propuestas²³ englobadas dentro de cada uno de los siguientes grandes ámbitos:

²² Publicado en el BOCM nº 193 de 13 de agosto de 2010 para el sometimiento a información pública durante 30 días, del 19 de agosto al 18 de septiembre. Se adjunta el anuncio dentro de los Anexos del presente trabajo monográfico.

²³ La documentación gráfica relativa a las principales medidas propuestas por el Plan de Actuación del PMUSV se encuentra recogida en los Anexos del presente trabajo monográfico.

► **Red viaria y transporte privado**

A) Desarrollo de Infraestructuras Viarias (2009-2015):

- Cierre de circunvalación por el Este
- Conexión M-423 con el municipio (ya ejecutada)
- Futura M-410 (a Parla) y conexión con el municipio
- Conexión entre los Polígonos Industriales Albresa y La Postura

B) Cambios en la circulación y tráfico (2011-2015):

- En dos fases

C) Señalización informativa y orientativa (2011-2015):

- Accesos y salidas del municipio
- Carteles y señales en el interior del municipio

D) Templado de tráfico y control de velocidad (2011-2015):

- Reordenación de la jerarquía viaria
- Limitación de velocidad a 20, 30 y 50 km/h.

► **Transporte público**

A) Potenciación del transporte colectivo (2011-2015):

- Mejora de la oferta:
 - Implantación del Proyecto de Metro Ligero
 - Cambios en los itinerarios de las líneas de autobuses. Ampliación y puesta en funcionamiento de nuevas líneas.
 - Creación de nuevos aparcamientos disuasorios.
- Mejora de la calidad del servicio:
 - Adecuado mantenimiento en las paradas de autobuses.
 - Renovación de la flota de autobuses.
 - Prioridad al transporte público en las intersecciones viarias.

B) Taxi (2011-2015):

- Mejora de la calidad del servicio.
- Ordenación para su utilización.
- Mejora de la eficiencia social y profesional

► **Movilidad peatonal**

A) Peatonalización de calles y templado de tráfico (2009-2015):

- En tres fases.

B) Mejora de la red de itinerarios peatonales principales (2011-2015):

- Reubicación de elementos de mobiliario urbano y del alumbrado.
- Rebaje de aceras y redistribución de pasos de peatones.

► **Movilidad ciclista**

A) Creación de una red ciclista (2011-2015):

- Creación de un carril bici conectando las grandes áreas del municipio entre sí y con el centro urbano.

B) Fomento del uso de la bicicleta (2011-2015):

- Instalación de nuevos aparcamientos gratuitos para bicicletas.
- Implantación de un sistema de alquiler o préstamo.

► **Personas de movilidad reducida**

A) Adecuación viaria (2009-2015):

- Desarrollado en el Plan Municipal Integral de Accesibilidad

B) Adecuación de paradas y vehículos de transporte público (2009-2015):

- Desarrollado en el Plan Municipal Integral de Accesibilidad

► **Aparcamiento**

A) Creación de un área de estacionamiento regulado (2011-2015):

- Establecimiento de un servicio de estacionamiento regulado en tres fases.
- Reservas de plazas adaptadas a personas con movilidad reducida.

B) Creación de nuevas plazas de aparcamiento para vehículos ligeros (2011-2017):

- 1.383 plazas distribuidas en total en los nuevos aparcamientos del Pº del Matadero, Av. Andalucía, Av. España y Estación de RENFE.
- 62 plazas en la c/ Colegio.²⁴

C) Creación de nuevo aparcamiento para vehículos pesados (2011-2014):

- A implantar en el Polígono Industrial Rompecubas.

► **Carga y descarga**

A) Creación y regulación de plazas de carga y descarga (2009-2015):

- Control de la circulación de vehículos pesados.
- Limitación de horarios y creación de nuevas plazas en lugares deficitarios.

2.4.3. Plan Municipal Integral de Accesibilidad de Valdemoro (2010)

El Plan Municipal Integral de Accesibilidad es un estudio que engloba a todo el municipio de Valdemoro, estableciendo un diagnóstico del estado actual en términos de accesibilidad, con el objetivo de evidenciar la existencia o no de barreras arquitectónicas que dificultan la movilidad de cualquier ciudadano.

²⁴ Aparcamiento existente en la actualidad, que cambia de tipología y pasa a destinarse exclusivamente a residentes.

El Plan, coordinado conjuntamente por las Concejalías de Servicios Sociales y de Urbanismo, fija su marco de desarrollo en cuatro ámbitos de actuación:

- Accesibilidad en el viario y espacios públicos (barreras urbanísticas)
- Edificios de uso público (barreras arquitectónicas)
- Transporte público (barreras en el transporte)
- Comunicación y señalización en la vía pública (barreras en la información)

Este estudio le facilita al Ayuntamiento el conocimiento de la situación real del ámbito objeto del Plan respecto a sus condiciones de accesibilidad y existencia de barreras arquitectónicas, urbanísticas, en la vía pública, en el transporte y, dentro de estos mismos ámbitos, las posibles dificultades para la orientación, información y comunicación, aportando propuestas y soluciones técnicas y sociales para resolver los problemas detectados. Es, por tanto, un diagnóstico de los ámbitos públicos, en los que la gestión depende de la Administración Local.

Por otro lado, el Plan tiene que marcar las directrices y prioridades, ser referencia de trabajo para las futuras actuaciones y proyectos de la entidad local, y servir para programar y planificar las estrategias técnicas y económicas para su ejecución.

2.4.4. Proyecto URBANITA

Se trata de un proyecto piloto puesto en marcha por el Ayuntamiento de Valdemoro²⁵ para integrar en la vida cotidiana al colectivo de personas con discapacidad intelectual. El “urbanita” se encarga de realizar una serie de inspecciones a pie por un determinado barrio del municipio, observando durante ese recorrido las deficiencias, carencias, deterioros y alteraciones de las infraestructuras arquitectónicas y urbanas, anotándolas en un cuaderno de campo previamente estructurado, de modo que se pueda controlar el buen funcionamiento de todos aquellos factores y elementos que pudieran dificultar la calidad de vida de los vecinos.

Existe un equipo de urbanitas específicamente encargado de la detección de barreras, cuyo trabajo ha sido esencial en la fase de diagnóstico del Plan Municipal Integral de Accesibilidad. La información obtenida por este equipo ha permitido la evaluación y planificación del estado de accesibilidad y movilidad en el municipio.

²⁵ El Proyecto Urbanita se ha desarrollado también en varios municipios de la Comunidad de Madrid, como Torrejón de la Calzada, Rivas-Vaciamadrid y Distrito Centro del Ayuntamiento de Madrid.

3. ENFOQUE TEÓRICO DEL TRABAJO MONOGRÁFICO

Dentro de este capítulo se procederá a definir la problemática que el transporte urbano tiene sobre la movilidad en las ciudades, para a continuación caracterizarla en el municipio de Valdemoro, en donde también se tratarán aspectos como la financiación de las medidas a implementar, con un apunte relativo a la incidencia medioambiental y un comentario final en relación con ciertas cuestiones que puede suscitar el documento del PMUS de Valdemoro.

3.1. El problema del transporte urbano y su incidencia sobre la movilidad

Los hábitos de movilidad en la ciudad están marcados por una expansión urbana continua y una **dependencia creciente del vehículo privado**, que provocan un gran consumo de espacio y energía, además de fuertes impactos ambientales que ponen de manifiesto la necesidad de un sistema de transporte urbano más racional y menos dependiente de los combustibles fósiles.

El desarrollo urbano está llevando a la desconcentración de la población y de la actividad, con dos efectos principales sobre la movilidad:

- Aumento de las distancias y, por tanto, de la movilidad mecanizada.
- Disminución de la densidad de población y mayor uso del vehículo privado frente al transporte público.

A su vez, el desarrollo socioeconómico lleva al aumento de renta, con otros dos efectos:

- Aumento de la motorización privada.
- Aumento de la movilidad “no obligada”.

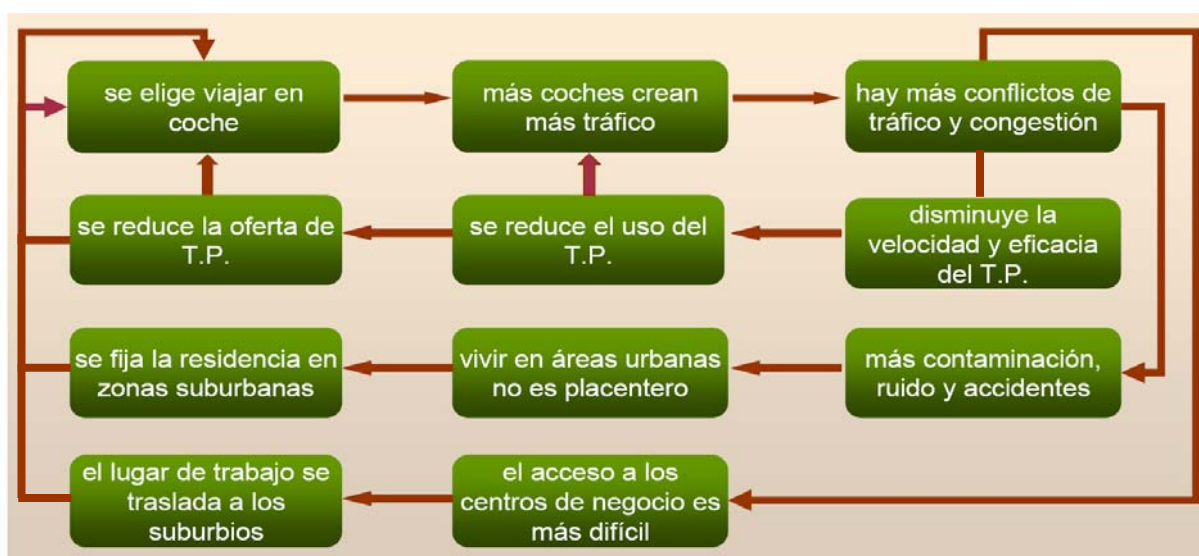


Fig.2.- El denominado “círculo vicioso del transporte urbano”

Fuente: Elaboración propia

Todo esto queda perfectamente claro si observamos el llamado “*círculo vicioso del transporte urbano*”²⁶, en donde partiendo de la elección de viajar en coche se van encadenando una serie de efectos que traen como consecuencia la poca eficacia del transporte público por motivos de congestión del tráfico, la fijación del domicilio en las zonas periféricas y el traslado del lugar de trabajo a las coronas exteriores de las ciudades, lo que hace que se cierre el círculo al tener que elegir el vehículo privado para realizar estos desplazamientos.

Se hace, por tanto necesario, **posibilitar un uso más racional del coche** y de los modos de transporte más sostenibles, como **el transporte público, los viajes a pie o en bicicleta**, así como **adaptar las políticas urbanísticas y territoriales** de forma que favorezcan la mezcla de usos, a favor de la disminución de las distancias y recorridos para, en definitiva, conseguir tener una menor dependencia del automóvil.

3.2. Caracterización de la movilidad y del transporte en Valdemoro

En el escenario pre-operacional del PMUS, la movilidad de los residentes en el municipio de Valdemoro se puede caracterizar conforme a los siguientes aspectos²⁷:

1º) *La mayoría de los viajes que se producen son internos, es decir, con origen y destino en la propia localidad:*

Viajes INTERNOS (O y D en Valdemoro)	68.910	61,58%
Viajes EXTERNOS (O ó D en Valdemoro)	42.991	38,42%
Viajes TOTALES	111.901	100,00%

2º) *Sólo 3 de cada 10 viajes que se realizan se hacen a pie o en bicicleta:*

Viajes NO MECANIZADOS	33.516	29,36%
Viajes MECANIZADOS	80.658	70,64%
Viajes TOTALES	114.174	100,00%

3º) *El vehículo privado es utilizado cinco veces más que los transportes públicos:*

Transporte PÚBLICO	13.625	16,89%
Vehículo PRIVADO	67.033	83,11%
Viajes TOTALES	80.658	100,00%

²⁶ Basado en el modelo formulado por Marvin..L. Mannheim, en su publicación “Fundamentals of Transportation Systems Analysis” (1984)

²⁷ Los datos que se relacionan en los siguientes cuadros han sido elaborados a partir del Resumen Ejecutivo del PMUSV, obtenidos de la Encuesta de Movilidad realizada a los residentes.

4º) La causa principal de la mitad de los viajes es para acudir al lugar de trabajo:

MOTIVO DEL VIAJE	INTERNOS		EXTERNOS		TOTALES	
Al lugar de trabajo	22.364	32,45%	32.485	75,56%	54.849	49,02%
Gestiones del trabajo	163	0,24%	124	0,29%	287	0,26%
Al lugar de estudio	10.361	15,04%	2.626	6,11%	12.987	11,61%
Compras	9.325	13,53%	1.517	3,53%	10.842	9,69%
Ocio	2.771	4,02%	431	1,00%	3.202	2,86%
Deporte	2.971	4,31%	160	0,37%	3.131	2,80%
Médico	3.836	5,57%	964	2,24%	4.800	4,29%
Asuntos personales	3.421	4,96%	2.741	6,38%	6.162	5,51%
A otro domicilio	612	0,89%	352	0,82%	964	0,86%
Acompañamiento a otra persona	12.896	18,71%	1.369	3,18%	14.265	12,75%
Otros	189	0,27%	223	0,52%	412	0,37%
Viajes TOTALES	68.909	100,00%	42.992	100,00%	111.901	100,00%

A continuación, se particularizará la caracterización de la movilidad urbana en Valdemoro según los diferentes modos de transporte.

3.2.1. Vehículo privado

Según la Encuesta Domiciliaria de Movilidad realizada a los residentes de Valdemoro y que se incluye en el PMUSV, el 70% de los vehículos que circulan por sus calles tienen un único ocupante y el motivo principal del viaje es “casa” seguido por “trabajo”. Por tanto, se puede caracterizar a la ciudad de Valdemoro por un elevado uso del vehículo privado.

Los principales viales con problemas de congestión en la circulación tienen lugar en la **Avenida de Andalucía** en todo su recorrido, al tratarse desde el punto de vista de la jerarquía viaria de uno de los principales accesos en vehículo a la localidad. También existen problemas en el **Paseo de la Estación** y el **Paseo del Prado**, al ser dos viales que aglutinan todo el tráfico con origen y/o destino en el entorno de la Estación de RENFE, con altos flujos de vehículos en las horas punta.

3.2.2. Transporte Público

La oferta de transporte público en Valdemoro está configurada por la línea C-3 de Cercanías de RENFE, ocho líneas de autobús interurbano diurnas y una nocturna y siete líneas de autobús urbano. Esta oferta cubre espacialmente las principales relaciones de origen/destino de los residentes en Valdemoro, permitiendo las conexiones con el municipio de Madrid, los municipios de alrededor y el interior de Valdemoro.

La demanda de Cercanías de RENFE²⁸ asciende a 12.873 viajeros, con 6.477 en sentido Atocha y 6.396 en sentido Aranjuez.

²⁸ Según datos de noviembre de 2006 del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

En los desplazamientos en autobús se han contabilizado 12.420 viajeros en las líneas interurbanas y 12.778 viajeros en las urbanas²⁹.

Actualmente no existen carriles-bus en el municipio y su posible implantación requiere de un conjunto de medidas complementarias, como puede ser la regulación del aparcamiento, con objeto de disponer de espacio en los viales.

Por otra parte, según la Encuesta Domiciliaria realizada para la caracterización de la movilidad en el municipio, en el 27,3% de los viajes realizados en vehículo privado el motivo de la elección de este modo de transporte es el ahorro de tiempo, el 27,7% lo utilizan por razones de comodidad y el 15,6% debido a la mala combinación en transporte público que hay entre el origen y el destino. Ello pone en evidencia la necesidad de mejorar la oferta actual.

3.2.3. Movilidad ciclista

El uso de la bicicleta en el conjunto de la localidad de Valdemoro es una actividad complicada debido a la escasez de infraestructuras específicas adecuadas que la favorezcan.

En la actualidad, únicamente se ha localizado un circuito ciclista habilitado para la circulación en bicicleta en el viario que rodea al Parque de España o Parque de los Lagos, en el barrio de El Restón. Recientemente, se ha puesto en servicio el primer kilómetro de la futura red ciclista en el Parque Adolfo Suárez.

Existe un total de 51 plazas de estacionamiento para bicicleta repartidas en 7 aparcamientos con una muy baja o nula demanda.

3.2.4. Movilidad peatonal

Los viajes internos de Valdemoro se realizan de forma mayoritaria a pie (48%) seguidos por los viajes en vehículo privado (46,5%)³⁰. Los principales viajes a pie están relacionados con el trabajo, las compras y los estudios. Los desplazamientos peatonales a través del tejido urbano de las calles de Valdemoro, se producen especialmente en la zona centro de la localidad así como en los recorridos de penetración desde y hacia la zona de la Estación y la parte Sur del municipio.

Los principales problemas detectados en los itinerarios peatonales³¹ son los siguientes:

²⁹ Según los aforos obtenidos por INECO en marzo de 2008 para el Estudio de Demanda de Metro Ligero y datos del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

³⁰ Datos obtenidos de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de los residentes en Valdemoro.

³¹ La solución a la mayoría de estas deficiencias se recogen dentro del Plan Municipal Integral de Accesibilidad.

- Obras que ocupan gran parte de los accesos y que dificultan la circulación peatonal.
- Inexistencia de rebajes o vados en los accesos a algunos pasos de peatones.
- Estrechez de las aceras y mobiliario urbano que dificulta la circulación
- Mal estado de la señalización horizontal de los pasos de peatones y, en algún caso, la inexistencia de señalización vertical.

3.3. Configuración urbana y nuevos desarrollos en el municipio

El municipio de Valdemoro se encuentra desde hace años inmerso en un proceso de desarrollo urbano de gran crecimiento, donde se demanda fundamentalmente tanto vivienda como suelo industrial. La configuración actual de la zona urbana está creada a partir de un núcleo histórico de calles estrechas y de trazado irregular, de difícil penetración, limitado por el este por la carretera de Andalucía, actual autovía A-4, a través de la cual se establecen las principales relaciones con el exterior. En él destaca un casco histórico protegido en el que se está renovando el parque de viviendas mediante demolición y edificación o reforma y conservación de los edificios existentes, con la obligación de mantener las alineaciones existentes, lo que condiciona sustancialmente la posibilidad de mejorar los trazados urbanos.

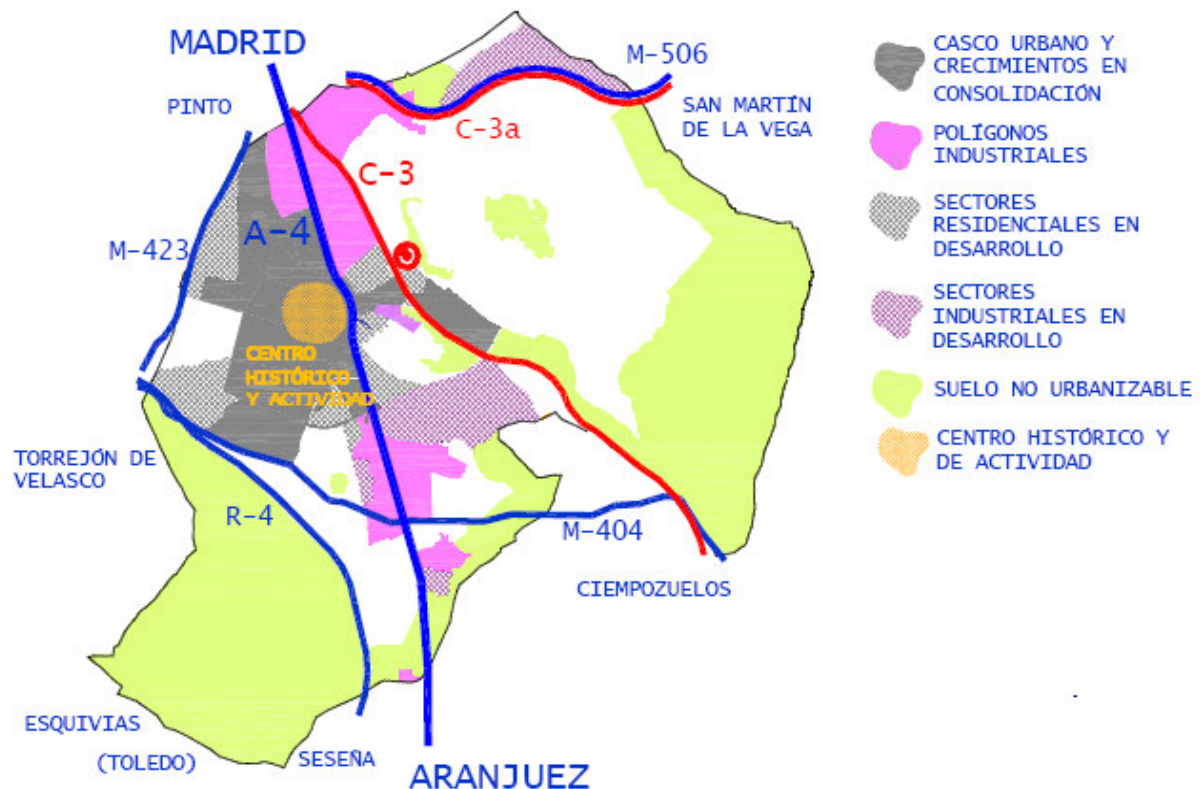


Fig. 4.- Zonificación y principales vías de comunicación en el término municipal de Valdemoro

Fuente: Resumen Ejecutivo del PMUS de Valdemoro

La autovía A-4 y la línea de ferrocarril han sido los motores y límites del crecimiento urbano. Con el PGV por primera vez se localiza en el lado oriental de la línea ferroviaria una pieza de suelo residencial conviviendo con equipamientos deportivos y suelo industrial.

Apoyados en la autovía, surgen importantes desarrollos industriales (Albresa, La Postura, Almacenes de El Corte Inglés), por la zona norte del municipio, y otros algo más pequeños al sur (Valmor, Rompecubas). Paulatinamente el municipio va creciendo hacia el oeste y hacia el sur, apoyando diferentes piezas residenciales, acompañadas de suelo para equipamientos, zonas verdes y redes de infraestructuras de comunicación.

Las principales vías de comunicación de los nuevos sectores se apoyan en la llamada vía de circunvalación, que constituye el eje de mayor capacidad, con dos carriles por sentido de circulación y mediana en gran parte del recorrido y en vías de penetración al centro y a los ejes formados por las calles Río Manzanares, Parla, Libertad, Aguado, Illescas, Avda. del Mar Mediterráneo, Paseo del Juncarejo y Avda. de Europa.

3.4. Financiación de las actuaciones

En lo que se refiere a la financiación, la realización de la mayor parte de las medidas del PMUSV serán de responsabilidad municipal y, por lo tanto, será el propio Ayuntamiento quien deberá gestionarlas y financiarlas con sus propios recursos. Sin embargo, no hay que perder de vista la posibilidad de buscar financiación en otros organismos y la participación del sector privado. Entre las instituciones que pueden participar financiando el PMUSV están:

- La Unión Europea.
- La Comunidad Autónoma³² o el Estado³³.
- Operadores de transportes públicos, en lo referente a las líneas y servicios.

Por otra parte, se puede involucrar a la participación privada en la financiación de nuevos desarrollos. Debería aprovecharse la posibilidad de incluir determinadas obras de infraestructura como sistemas generales o locales de los planes de urbanismo, corriendo con cargo a los mismos la cesión del suelo necesario y, en su caso, la construcción de la infraestructura.

Además, se pueden considerar fórmulas que permitan la colaboración de empresas privadas y de los ciudadanos, tales como:

³² A través del Plan Regional de Inversiones de la Comunidad de Madrid (PRISMA)

³³ A través del Fondo Estatal para el Empleo y la Sostenibilidad Local.

- La participación de grandes empresas que patrocinen algunas de las medidas, a cambio de publicidad durante un período de tiempo. Puede proponerse, por ejemplo, en los procesos de peatonalización (mobiliario y señalización).
- La contribución de grandes centros atractores de viajes (agrupaciones de empresas, industrias o comercios) que ayuden a mejorar la accesibilidad a sus locales.
- La participación de la iniciativa ciudadana, a través de asociaciones u otras entidades (p.ej, el colectivo escolar) en la regulación de algunas infraestructuras, como las intersecciones de los itinerarios peatonales hacia los centros docentes, o en la promoción de determinados medios de transporte no mecanizados.

3.5. Incidencia energética y medioambiental

Los diversos acuerdos, planes y normas adoptados en materia energética y ambiental en los últimos años³⁴ no han tenido aún efectos positivos en la reducción de las emisiones, aunque sin duda, han contribuido a ralentizar su incremento durante los próximos años.

No existe todavía en Valdemoro ninguna estación de medición medioambiental de la que se puedan obtener datos concretos, cuantificados, de los principales emisores a la atmósfera y de la calidad del aire, aunque está prevista su implantación dentro del PMUSV.

Sí se cuenta, en cambio, con una serie de estimaciones y previsiones futuras para el año horizonte de colmatación del PMUSV referidas a la situación tendencial del sistema de transporte de Valdemoro y en relación con la implantación de los programas y medidas previstas. Para ello, se considera que se retirarán de la circulación 4.336 viajes internos de vehículo privado al día, que supondrán los siguientes ahorros diarios en términos de carburante consumido y gases de efecto invernadero emitidos:

	Consumo energético (Ton. equiv. petróleo)	Emisiones contaminantes (Ton. CO ₂)
Año base (actual)	47,10	129,20
Evolución sin PMUS	73,80	231,90
Evolución con PMUS	72,30	225,90
AHORRO DIARIO	1,50	6,00

Fig. 5.- Estimación del ahorro de consumo de carburante y de la reducción de la emisión de contaminantes
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del PMUS de Valdemoro (2009)

Extrapolando este valor de ahorro diario al período anual, el beneficio total que se conseguirá en Valdemoro cada año ascenderá a 450 Tep y 1.800 toneladas de CO₂ menos.

³⁴ Por citar, entre otras, la *Estrategia Española de Ahorro y Eficiencia Energética 2004-2012* y su *Plan de Acción 2008-2012*, la *revisión del Plan de Fomento de las Energías Renovables para el período 2005-2010*, el *Plan nacional de Asignaciones*, la *Revisión 2005-2011 de la Planificación de los Sectores de Electricidad y Gas 2002-2011*, el *futuro Plan de la Minería* y el *Código Técnico de la Edificación*

3.6. Algunas cuestiones que se suscitan con respecto al PMUSV

Si bien la mayoría de las nuevas actuaciones previstas se engloban dentro de un ambicioso programa a desarrollar en un horizonte de diez años, el PMUSV presenta una serie de insuficiencias que pueden entorpecer o dificultar su puesta en marcha en algunos aspectos.

Por un lado, nos encontramos que a pesar de denominarse “Plan” no es un documento de ordenación urbanística, por lo cual **necesita de otros instrumentos o herramientas de apoyo para poder ser desarrollado**, tales como Planes Especiales, Estudios de Detalle, Proyectos de Urbanización o Normativa específica, y siempre bajo las directrices establecidas en el Plan General. En el actual panorama normativo, tampoco queda muy claro hasta qué punto el PMUSV puede ser vinculante, preceptivo o modificable, y si ha de ser sometido a una nueva tramitación cuando se varíe alguno de sus objetivos o actuaciones previstas³⁵.

Se constituye como un documento que debería servir, entre otros aspectos, para **fixar los criterios, orientación general o bases para el futuro planeamiento municipal**, y su contenido debería vincularse a éste como prueba de compromiso y congruencia de la decisión planificadora en materia de movilidad sostenible, evitándose así caer en un exceso de discrecionalidad o arbitrariedad si llegado el momento de la Revisión del actual planeamiento, ésta llegase a apartarse de las estrategias prefijadas en el Plan de Actuación del PMUSV³⁶.

Por otro lado, **es un documento que, hoy en día, no está sometido a ningún trámite de evaluación ambiental**, a pesar de la paradoja de llevar el apellido de “sostenible” en su propia denominación, un término que en su conceptualización más simplista se ha asociado siempre con el tema del medio ambiente. La Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid recoge en su Anexo I la relación de Planes y Programas que han de someterse a este procedimiento de Evaluación Ambiental; en concreto se habla de *planes y programas que establezcan el marco para la autorización en el futuro de proyectos a los que sea de aplicación esta Ley y que se elaboren con respecto a*, entre otras materias, *infraestructuras del transporte, ordenación del territorio urbano y rural y planeamiento urbanístico general*. Claramente el PMUS es un plan/programa que actúa de manera directa en la configuración de la ciudad, en su modelo territorial y que plantea nuevas líneas de actuación en materia de nuevas comunicaciones y transporte, por lo cual, y siendo reiterativos en lo indicado anteriormente acerca de la necesidad de otros documentos o proyectos para su ejecución, se debería someter a esta Evaluación Ambiental, de manera previa a los procedimientos a seguir para cada uno del resto de los instrumentos necesarios.

³⁵ En el Proyecto de Ley de Economía Sostenible, se contempla en su artículo 102.6 que *los Planes de Movilidad Sostenible autonómicos, supramunicipales o locales tendrán una vigencia de tres años desde la fecha de su aprobación. Antes de que termine el tercer año de vigencia deberá ser aprobada su actualización*.

³⁶ Véase MORENO MOLINA, A.M. “Urbanismo y Medio Ambiente”, apartado 2.5, donde expone de manera similar este razonamiento en el caso de las Agendas 21 locales.

De hecho, si nos remitimos al Anexo VII de esta misma Ley, donde se fijan los criterios para determinar la posible significación de las repercusiones sobre el medio ambiente de los planes y programas, encontramos que se deberá considerar, entre otras cuestiones y en particular, *el grado en que el plan o programa influye en otros planes y programas, incluso los que estén jerarquizados*, así como la *pertinencia del plan o programa para la integración de aspectos ambientales con el objeto, en particular, de promover el desarrollo sostenible*. Vemos claramente, que un PMUS precisamente se supedita a otros instrumentos de ordenación, como puede ser el Plan General, y que entre sus objetivos esenciales está el de la movilidad sostenible en la ciudad y un desarrollo urbano que integre las cuestiones ambientales, lo que nos refuerza aún más en la idea de que este tipo de documentos deban someterse a un control ambiental, de forma previa a su aprobación, por parte de la Administración competente.

En otro orden de cosas, se hace también imprescindible la **necesidad de fijar un calendario** de las actuaciones, de modo que su ejecución sea compatible y no interfiera en los hábitos de desplazamiento de los ciudadanos, evitando así que se produzca un colapso en la movilidad, lo que sería contrario a los fines que se persiguen. En concreto, habría de contarse con un Plan de Compatibilización en el caso de las obras de ejecución de la línea de Metro Ligero, de forma que éstas fuesen acordes con las fases de peatonalización que se prevé implantar. Y a su vez, esta peatonalización contemplada en el PMUSV, debería acomodarse en el tiempo con la progresiva implantación de las áreas de estacionamiento regulado y la creación de nuevas zonas de aparcamiento, de forma que se garantice la movilidad y la accesibilidad a las zonas del centro urbano en todo momento.

Además, el PMUS de Valdemoro **no establece ninguna estimación económica global** de la inversión necesaria para la puesta en marcha de la totalidad de las propuestas incluidas en el Plan de Actuación, remitiendo esta valoración a los proyectos de cada una de las obras a ejecutar, por lo que la Administración se encuentra ante una situación de desconocimiento total de los gastos a los que va a tener que hacer frente en los próximos años.

Existen también algunas **medidas incluidas en el PMUSV que pueden resultar no del todo adecuadas**, como es el caso de la extensa área urbana que se pretende destinar a estacionamiento regulado en la 3ª fase propuesta, o el posible déficit de plazas de aparcamiento que se originará tras la peatonalización de todo el centro urbano. Igualmente, **no se contempla ningún tipo de actuación dirigida a facilitar la movilidad de los escolares** en los entornos de los centros educativos.

A algunas de todas estas cuestiones que se plantean se intentará dar solución en el siguiente capítulo del presente trabajo monográfico.

4. DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN

En este apartado se va a proceder a describir, y en algún caso a desarrollar, las medidas y acciones que tras el análisis efectuado se considera necesario poner en práctica de forma complementaria al PMUSV para así reforzar los objetivos previstos para la movilidad urbana sostenible en Valdemoro. Se han diferenciado en tres grupos principales: las medidas complementarias de actuaciones urbanas, las regulaciones necesarias desde el punto de vista normativo y las actuaciones o sistemas a implementar por parte de la Administración Local.

4.1. Medidas complementarias de actuaciones urbanas

4.1.1. Nuevos aparcamientos bajo la Plaza de la Piña y el Parque Cristo de la Salud

Como se ha indicado anteriormente, el PMUSV contempla una serie de actuaciones relativas a la implantación de nuevos aparcamientos y al cambio de uso de otros existentes, además de la creación de nuevas áreas de estacionamiento regulado en todas las calles del centro urbano y que se pondrá en funcionamiento a lo largo de tres fases expansivas.

Si bien la 1ª y 2ª fase se circunscriben al entorno más inmediato de la Plaza de la Constitución, coincidiendo con el centro histórico y urbano, la fase 3ª se extiende a zonas más periféricas, y donde la regulación del aparcamiento a través del sistema de Zona Azul, podría, además de no ser precisa, llegar a ocasionar conflictos con los vecinos y dificultades en su puesta en marcha. Por este motivo, y siendo coherentes con la configuración del casco urbano, se considera innecesaria la propuesta de ampliar el estacionamiento regulado a esta última fase.

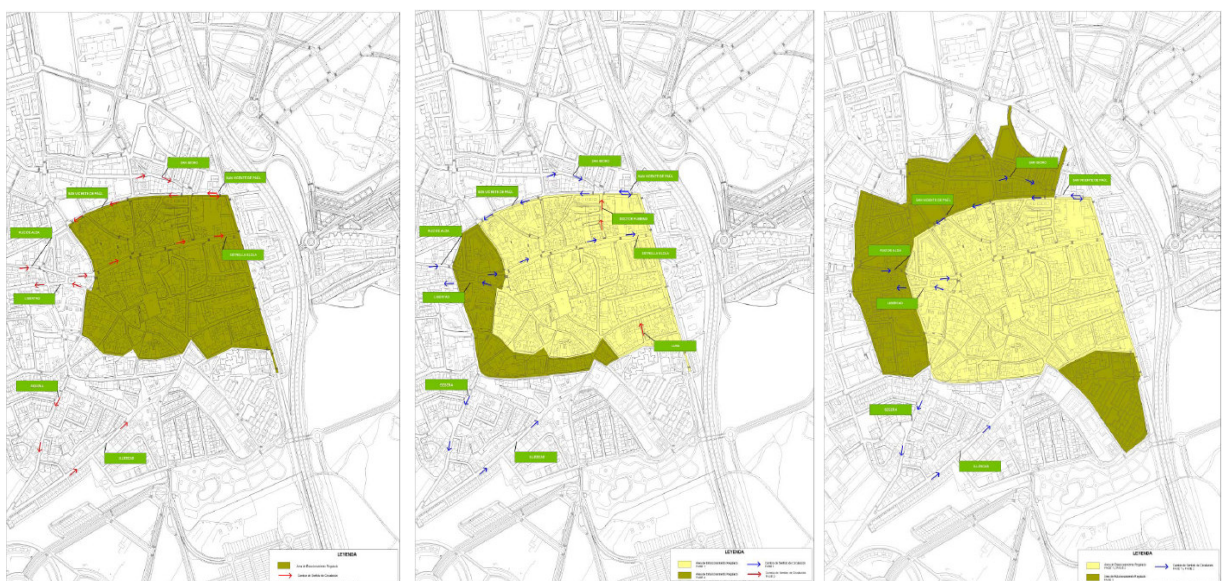


Fig. 6.- 1ª, 2ª y 3ª Fase propuestas por el PMUSV para la implantación del área de estacionamiento regulado
Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valdemoro (2009)

Para paliar las necesidades de estacionamiento en el entorno más inmediato al centro histórico de Valdemoro que se originarán tras la peatonalización de todas sus calles y la consiguiente eliminación de plazas, y complementando además a las actuaciones planteadas por el PMUSV³⁷, **se propone la creación de dos aparcamientos subterráneos bajo dos espacios libres públicos urbanos: la Plaza de la Piña y el Parque del Cristo de la Salud.**

A una distancia de apenas 200 metros de la Plaza de la Constitución se encuentra un espacio urbano conocido como la Plaza de la Piña, con unas dimensiones aproximadas de 90 x 30 metros (2.700 m²) en donde se propone la construcción de un aparcamiento subterráneo de dos plantas bajo rasante, con aproximadamente unas 100 plazas por planta. Esta nueva dotación tendría su acceso desde el Paseo de los Hoteles, al sur de la plaza, y la salida sería directamente a la calle Estrella de Elola, en su extremo norte.

También, a escasos 350 metros del centro, se encuentra el Parque del Cristo de la Salud, con una superficie de 3.750 m² y dimensiones aproximadas de 62,50 x 60 metros. Bajo este espacio público podrían llegar a obtenerse unas 145 plazas por planta.



Fig. 7.- Propuesta de creación de dos nuevos aparcamientos subterráneos en el entorno de la Pza. Constitución
Fuente: Elaboración propia

En ambos casos, al tratarse de suelos destinados a espacios públicos, no existiría ningún problema para la segregación del subsuelo mediante la creación de un conjunto inmobiliario, de modo que la gestión de estas nuevas instalaciones podría ser pública, a través del Ayuntamiento, o mediante concesión a un tercero.

³⁷ Salvo como se ha indicado anteriormente en lo relativo a la 3ª fase de ampliación de la Zona Azul

Además, parte de las nuevas plazas generadas podrían destinarse a los residentes en la zona, para así compensar la pérdida de áreas de estacionamiento tras la peatonalización de las calles propuestas por el PMUSV.

Finalmente, estos dos aparcamientos podrían proyectarse ya equipados con puntos de recarga para vehículos eléctricos³⁸, de forma que se convirtiesen en una iniciativa pionera y ejemplar dentro del municipio.

4.1.2. Camino Escolar Seguro

El Camino Escolar Seguro es una iniciativa que han puesto en marcha numerosos municipios³⁹ para favorecer que los niños y niñas se desplacen desde sus domicilios hasta los centros educativos con la mayor seguridad, comodidad y autonomía posibles. Básicamente son cuatro los objetivos que deben tenerse en cuenta para conseguir lograr este cometido:

- Potenciar el desplazamiento a pie de los escolares de forma autónoma, segura y agradable, optimizando la accesibilidad y movilidad en el entorno de los colegios.
- Identificar y eliminar en lo posible las situaciones de riesgo que puedan darse en los desplazamientos entre los domicilios y centros educativos.
- Compatibilizar el uso del vehículo privado y el desplazamiento de los peatones.
- Inculcar a los escolares valores de respeto y convivencia en los espacios públicos.

En el municipio de Valdemoro nos encontramos con algunos entornos de centros educativos que presentan una serie de deficiencias a la hora de posibilitar el desplazamiento de los escolares de forma autónoma a los mismos, y que procederemos a ilustrar a continuación con algún ejemplo práctico. La aplicación de esta iniciativa no sólo contribuiría a favorecer la movilidad de un modo más independiente de los más pequeños en sus recorridos urbanos de casa al colegio, sino que también se convertiría en un ejemplo pedagógico para concienciarles acerca del modelo de ciudad sostenible y accesible que Valdemoro quiere ofrecer a cualquier vecino, independientemente de cual sea su edad.

Las principales deficiencias de seguridad que presentan actualmente algunas de las vías urbanas en el municipio tienen como origen los problemas de tráfico, de seguridad ciudadana y de barreras urbanísticas y arquitectónicas, que son principalmente las razones por las que no se incentiva a dejar que los niños vayan solos al colegio. Por estos motivos, y de un modo genérico que se iría particularizando para cada uno de los centros escolares, las posibles

³⁸ El Proyecto MOVELE (MOVilidad ELEctrica), gestionado y coordinado por el IDAE, consiste en la introducción dentro de entornos urbanos, de vehículos eléctricos así como en la instalación de puntos de recarga. Como experiencia piloto, ya se ha puesto en marcha en ciudades como Madrid, Sevilla y Barcelona.

³⁹ En la Comunidad de Madrid se están llevando a cabo actuaciones de este tipo en algunos entornos escolares de Getafe, San Sebastián de los Reyes, Morata de Tajuna y en varios distritos de Madrid capital.

intervenciones a adoptar para hacer más seguros estos recorridos pueden relacionarse dentro de los siguientes grandes grupos de medidas:

► **Relativas al tráfico y la seguridad vial**

- Reducción de la velocidad del tráfico en las inmediaciones de los centros escolares, con la instalación de badenes, elevaciones de calzada o franjas transversales de alerta.
- Señalización adecuada del entorno escolar y de los itinerarios⁴⁰ más habituales.
- Prohibición de aparcar junto a los accesos de los colegios, en especial si las aceras son estrechas. Esta restricción puede limitarse a los horarios escolares.

► **Relativas al Urbanismo**

- Supresión de barreras arquitectónicas, identificando y buscando soluciones a los problemas de accesibilidad, tanto de los edificios como del entorno.
- Disposición ordenada del mobiliario urbano sin que entorpezca el tránsito peatonal, y en especial, la colocación de los alcorques y su necesaria cubrición.
- Ampliación de aceras en los accesos a los centros, siempre que las características de la vía lo permitan, con anchura mínima recomendada de 3 metros y con pavimentos antideslizantes y en buen estado.
- Instalación de vallas de seguridad en el límite entre la calzada y la acera en los accesos a los centros escolares, de modo que la salida se realice en abanico y se evite que los niños salgan en tropel directos a la calzada.

► **Relativas a la seguridad ciudadana**

- Presencia de la policía municipal durante los horarios de entrada y salida⁴¹.
- Iluminación adecuada de los itinerarios.
- La utilización por los niños y acompañantes de los mismos recorridos aumenta el número de personas transitando por la calle y por tanto disminuye la sensación de inseguridad.

Tal y como hemos indicado anteriormente, procederemos a continuación a ilustrar con dos casos concretos cómo podría implementarse esta iniciativa del Camino Escolar Seguro en sendos centros educativos de Valdemoro.

⁴⁰ La señalización debe ser muy concreta. Un exceso de señales confunden a los conductores y se reduce mucho la eficacia de las advertencias. Además, deberán emplearse imágenes fácilmente reconocibles por los niños.

⁴¹ Aunque actualmente ya se viene realizando esta labor, conviene indicar que es indispensable que se siga llevando a cabo para garantizar la fluidez y regulación del tráfico en estos momentos puntuales.

CASO 1: CEIP MAESTRO ROMÁN BAÍLLO

Este centro es uno de los de más reciente creación del municipio y se encuentra situado en la Avenida del Mar Egeo, dentro del nuevo barrio de El Restón II, siendo éste y el barrio limítrofe de El Restón I a los que mayoritariamente da servicio. Cuenta con dos accesos: uno principal desde la citada Avenida del Mar Egeo, y otro secundario, desde la calle Eurípides.

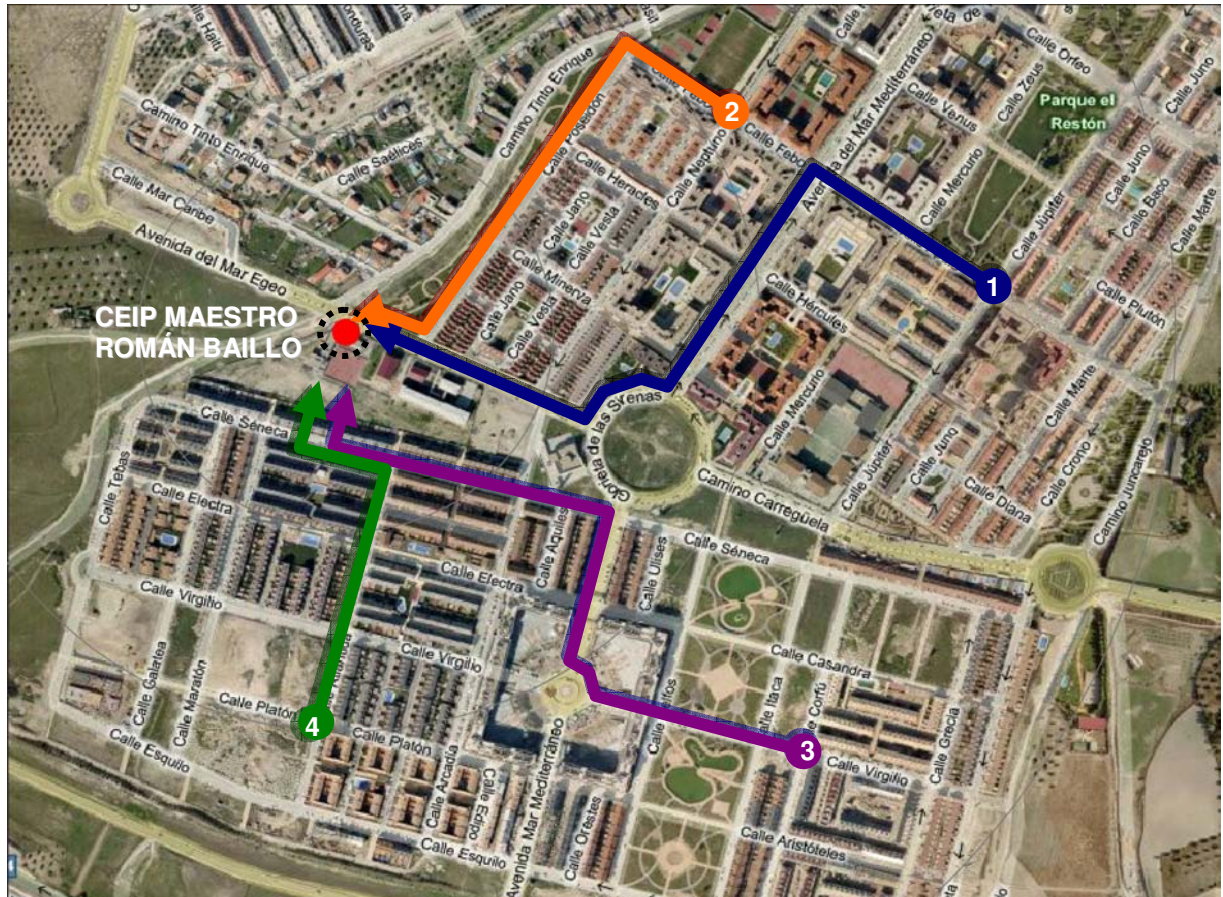


Fig. 8.-Principales itinerarios desde los barrios El Restón I y El Restón II al CEIP Maestro Román Baílllo
Fuente: Elaboración propia

Para implantar la iniciativa del Camino Escolar Seguro, **se proponen cuatro itinerarios**, cuyo trazado se muestra en la imagen anterior, y con una longitud máxima inferior a un kilómetro y que equivaldría a unos 15-20 minutos andando a paso de un niño.

El Itinerario 1, de 950 metros, recoge los flujos procedentes de la zona este de El Restón I. Inicia su recorrido en la calle Apolo, en el cruce con la calle Júpiter, y continúa por la Av. Mar Mediterráneo hasta la Glorieta de las Sirenas para finalizar en la Av. Mar Egeo. Es un itinerario que cuenta con amplias aceras y sólo tres cruces con viarios de tráfico rodado.

Los escolares que accedan desde la zona oeste de El Restón I podrán hacerlo siguiendo el Itinerario 2, con un recorrido de 600 metros íntegramente peatonal, que va por la acera norte de la calle Febo y continúa por la calle Poseidón, limítrofe con un parque urbano existente y que conduce directamente al colegio.

El Itinerario 3, de 800 metros de distancia, canaliza los desplazamientos desde las viviendas situadas en la zona este de El Restón II. Se inicia en el cruce de la calle Corfú con la calle Homero, siguiendo por ésta hasta la Glorieta de las Amazonas para continuar por la Avenida del Mediterráneo hasta su encuentro con la calle Eurípides, que es donde se sitúa el acceso secundario al colegio. El recorrido, en general, no presenta ningún obstáculo y cuenta con amplias aceras. Tan sólo habría que destacar que los pasos de peatones en los cruces de calzada se encuentran a nivel, por lo que convendría proceder su elevación, de modo que se contribuya al templado del tráfico y así mejorar la seguridad vial de los peatones.

Finalmente, los procedentes de la zona oeste de El Restón II utilizarían el Itinerario 4 para llegar al centro escolar. Este recorrido, de unos 400 metros, se efectúa a través de un viario secundario, la calle Atlántida, eminentemente residencial y con muy poco tráfico, y que finaliza en la calle Eurípides, junto al acceso posterior del colegio. Aunque las aceras no son muy anchas en este caso, cuentan con un trazado recto continuo y únicamente hay que cruzar dos calzadas, en las que también habría que contemplar la elevación de los pasos de peatones.

Cada uno de estos itinerarios ha de ser fácilmente identificable por los escolares. De cara a su implicación en el tema y a su educación vial, y aún siendo un aspecto que quedaría fuera de las medidas puramente urbanísticas, se propone que desde el propio centro escolar se haga partícipe a los alumnos de esta iniciativa a través de la convocatoria de un concurso en el que los niños y niñas elijan y pongan nombre a una mascota o personaje, que formará parte de la señalética a situar en diferentes puntos de cada uno de los itinerarios. De esta forma, y con un código de colores para cada recorrido, los escolares se irán guiando por estas imágenes hasta llegar a su colegio, de una manera amena y pedagógica.

Por otra parte, salvo en los puntos de cruce de las calzadas en varios de los itinerarios, la zona más conflictiva se sitúa precisamente en el acceso principal al colegio por la Avenida del Mar Egeo, donde destaca la insuficiente anchura de la acera, que es de 1,20 metros, y la disposición del paso de peatones existente frente a la entrada, que queda a nivel de calzada.

Todas las medidas descritas al inicio de este apartado de forma general pueden concretarse y desarrollarse en el entorno de este centro escolar. Además de la limitación de la velocidad del tráfico a 20 km/h en este tramo de la Avenida del Mar Egeo⁴² y la correcta señalización de los itinerarios indicados anteriormente, **se propone la ejecución de unas mínimas obras** que contribuirían a favorecer la accesibilidad al colegio en la zona inmediata a su entrada principal, y que son la elevación del paso de peatones al no existir rebajes en las aceras, y la ampliación de la anchura de la acera existente hasta los 3 metros, ocupando parte de la actual franja destinada a aparcamiento en línea y dando continuidad al ensanchamiento

⁴² En el PMUSV se propone la limitación de la velocidad en esta vía a 50 km/h.

existente a la derecha y que es por donde acceden los vehículos. La actual valla de seguridad situada entre acera y calzada únicamente se trasladaría a su nuevo borde, consiguiendo así ampliar el recinto de acceso y salida y evitando de este modo que en las horas punta se invada la calzada y se ponga en peligro la seguridad de los escolares.



Fig. 9.- Estado actual del acceso al CEIP Maestro Román Baíllo
Fuente: Elaboración propia



Fig. 10.- Estado propuesto para el acceso al CEIP Maestro Román Baíllo, con la ampliación de la acera a 3 metros y la elevación del paso de peatones
Fuente: Elaboración propia

CASO 2: CEIP PEDRO LÓPEZ DE LERENA

La deficiente solución del acceso a un centro escolar está también presente en el CEIP Pedro López de Lerena. En este caso se trata de un centro con 25 años de antigüedad, ubicado en la calle Libertad. La principal entrada a este colegio se produce desde una vía lateral de un solo carril que da salida a la calle Cuba. Aunque la acera cuenta con unos 3 metros de anchura, es precisamente en la puerta del colegio donde ésta queda reducida a apenas un metro.

Además, no existe ningún vallado de seguridad y el paso de peatones que hay en su frente no está elevado.

Por todo ello, y a semejanza de lo ya indicado anteriormente como medidas generales de actuación en los entornos escolares, en este caso se propone igualmente ampliar la acera hasta los 3 metros de anchura como mínimo, ya que la calzada actual permite que se reduzca el ancho del carril. Además, se dispondría un vallado de seguridad junto a la nueva línea de bordillo frente a la entrada y se desplazaría y elevaría el paso de peatones existente.



*Fig. 11.- Estado actual del acceso al CEIP Pedro López de Lerena
Fuente: Elaboración propia*



*Fig. 12.- Estado propuesto para el acceso al CEIP Pedro López de Lerena, con la ampliación de la acera a 3 metros, la colocación de una valla de seguridad y el desplazamiento y elevación del paso de peatones
Fuente: Elaboración propia*

Las propuestas aquí indicadas conllevan **una inversión mínima y una rápida ejecución**, por lo que pueden ser acometidas de inmediato, garantizando así una notable mejora en la movilidad y accesibilidad a estos entornos por parte de los escolares.

Pueden convertirse además en un modelo de buenas prácticas a la hora de su puesta en marcha en el resto de centros y servir incluso de ejemplo a otros municipios limítrofes.

4.2. Aspectos normativos

Desde el punto de vista regulador y normativo, se propone la redacción, aprobación e implantación de tres tipos de ordenanzas, que tratarían los temas de circulación de ciclistas y peatones, la ordenación de la carga y descarga en el municipio y los parámetros a tener en cuenta a la hora de acometer los nuevos y futuros desarrollos urbanos para garantizar los objetivos de la movilidad urbana sostenible.

4.2.1. Ordenanza de circulación de peatones y ciclistas

Se propone la elaboración y puesta en funcionamiento de una Ordenanza Municipal específica en materia de circulación de peatones y ciclistas⁴³. La ordenanza podría organizarse en seis títulos:

- El Título I, de carácter general, recogería el objeto y ámbito de aplicación de la Ordenanza así como todo lo relativo a la señalización vial.
- El Título II iría dedicado a los peatones, resaltando la prioridad de éstos en la circulación urbana y recopilando las normas sobre limitaciones a la circulación en zonas peatonales y zonas de acceso restringido al tráfico rodado y, en especial, en el Centro Histórico de Valdemoro.
- El Título III se referiría específicamente a las bicicletas, en atención al redescubrimiento de este modo de transporte y también a los potenciales o reales conflictos que su reintroducción pudiera generar. Se regularía la circulación de bicicletas tanto en calzada como en las vías específicas para ciclistas, con la posibilidad de crear un registro de bicicletas de carácter voluntario con el objetivo de disuadir los robos de este tipo de vehículos.
- En el Título IV se regularía la circulación, la parada y el estacionamiento sobre las áreas peatonales y vías ciclistas, estableciendo la obligación de obtener permiso para ocupar puntualmente estas zonas de uso exclusivo peatonal y/o ciclista.
- El Título V establecería las normas de señalización y de convivencia del peatón y el futuro Metro Ligero, fundamentalmente en su trazado por zonas peatonales.
- El régimen sancionador quedaría regulado en el Título VI de la Ordenanza, estableciendo las conductas constitutivas de infracción y cuantía de las sanciones.

4.2.2. Regulación de la carga/descarga

La carga y descarga de mercancías es una función prioritaria de las ciudades de cuyo funcionamiento depende, en buena medida, la eficacia y la eficiencia de las mismas.

⁴³ Véase, a modo de ejemplo, la “Ordenanza de circulación de peatones y ciclistas del Ayuntamiento de Sevilla”, incluida dentro de los Anexos del presente trabajo monográfico.

Actualmente se valora, en términos generales como no sostenible, por los elevados costes medioambientales, sociales, económicos que comporta para el conjunto de la ciudad.

De forma coherente con este análisis, los distintos agentes deben definir puntos de acuerdo para avanzar hacia los cambios en la regulación que sean necesarios, aún desde la conciencia de la complejidad de cualquier intervención en este ámbito.

Por ello, se hace imprescindible ajustar la oferta de plazas con las necesidades. A corto plazo es clave facilitar la disponibilidad y adecuación de las plazas existentes mediante:

- una mayor rotación: limitación y control de tiempo (30 minutos) y utilización de estas medidas para incentivar el uso de vehículos y energías menos contaminantes.
- exclusividad de su uso a los transportistas (en función del tipo de vehículo)
- una mejor adecuación a sus necesidades (reubicación y rediseño)

A medio plazo el instrumento ha de ser la planificación zonal a partir de la aplicación de unos indicadores que, en función de la densidad y actividad de cada zona, definan la oferta de plazas que deberían localizarse. Para ello, **se propone la elaboración de una “Ordenanza Municipal Reguladora de la Carga y Descarga”** específica que desarrolle y concrete lo estipulado en el Capítulo 16 (artículos 60 a 73) de la actual Ordenanza de Movilidad Urbana, Tráfico y Transportes del Ayuntamiento de Valdemoro⁴⁴.

Todo ello estará apoyado por una intensificación del control de la indisciplina vinculada a las operaciones de carga y descarga de los vehículos comerciales que realizan sus operaciones fuera de las zonas asignadas. Además, se fomentará la carga y descarga nocturna en aquellos lugares en que sea posible, garantizando el derecho al descanso de los vecinos mediante la definición de requisitos mínimos en dichas operaciones.

Dada la pluralidad de intereses y agentes implicados en la complejidad del tema, se hace recomendable establecer marcos de análisis, diálogo y concertación, sobretudo en las zonas comerciales del casco urbano⁴⁵ y en los ejes principales⁴⁶ que vertebran el tejido urbano.

4.2.3. Instrucción/Ordenanza de regulación de la movilidad urbana sostenible

Como apoyo normativo al actual Plan General de Valdemoro, **se propone la elaboración de una Ordenanza que regule todos los aspectos a tener en cuenta a la hora de planificar los nuevos desarrollos urbanísticos⁴⁷**, de modo que se asegure un sistema de

⁴⁴ Publicada en el BOCM nº 62, de fecha 13 de marzo de 2008

⁴⁵ Calle Estrella de Elola y su continuación en sentido oeste por la Calle Libertad.

⁴⁶ Avenida de Andalucía, Avenida de Europa y Avenida del Mar Mediterráneo.

⁴⁷ Se incluye un modelo de Ordenanza en los Anexos del presente trabajo monográfico.

movilidad sostenible acorde con los planteamientos del PMUSV, y que reduzca el impacto negativo del transporte urbano en sus diferentes modos, en beneficio de los más eficientes.

Por nuevos desarrollos urbanísticos se entienden todos aquellos sectores que estuviesen pendientes de ser transformados y urbanizados por el correspondiente instrumento de planeamiento, y que forman o formarán parte de la ciudad a corto o medio plazo⁴⁸. De este modo, se garantizaría que los nuevos crecimientos se adaptarían a las medidas propuestas por el PMUSV, garantizando una visión global y conjunta de la movilidad en el territorio.

Entre otros aspectos, esta Ordenanza establecería la necesidad de que los Planes Parciales incluyeran en su contenido un Estudio de Movilidad⁴⁹ en el que se justificase el modelo urbano y la conexión con la ciudad existente, con especial incidencia en la potenciación del transporte público y los modos no motorizados, con alternativas eficientes a los desplazamientos en vehículo privado. Para ello, deberían incluirse los recorridos e instalaciones necesarias para el transporte público, red de itinerarios peatonales y carriles-bici.

4.3. Acciones administrativas

La implicación del Ayuntamiento en el desarrollo de todas las medidas a implantar por el PMUSV se deberá centralizar en un órgano administrativo que dirija y coordine todos estos temas, a través de una entidad municipal, encargada también de gestionar una base de datos para usuarios de *carpooling* o coche compartido, y cuya propuesta se describe más adelante.

4.3.1. Oficina Técnica del PMUSV

Como hemos indicado, para garantizar la correcta ejecución y consecución de los objetivos, medidas y actuaciones propuestas por el PMUS de Valdemoro, **se plantea la necesidad de creación de una Oficina Técnica para la Movilidad**, dependiente de la Administración local y que disponga de medios y recursos humanos propios. Se contemplaría la posibilidad de una encomienda de gestión o concesión a un tercero, para que así las arcas municipales no tuvieran que hacer frente a los gastos ordinarios de la misma.

Las principales funciones que desarrollaría serían las siguientes:

- Estudios y planes sobre transporte público, tráfico ferroviario y aparcamientos.
- Informes, contestación y exposiciones relativas a participación ciudadana.
- Estimación de presupuestos y programación de actividades.
- Difusión de la actividad del Ayuntamiento en materia de tráfico y transportes en Valdemoro, tales como ponencias, comunicaciones, etc.

⁴⁸ En este sentido, cabe destacar la iniciativa puesta en marcha por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid para la constitución de una Mesa de Trabajo sobre la necesidad de emitir informe preceptivo y vinculante en materia de movilidad sostenible para todos aquellos instrumentos de planeamiento, general y de desarrollo, así como sus modificaciones y revisiones, que se vayan a aprobar en la Comunidad de Madrid.

⁴⁹ Se daría así cumplimiento a lo establecido en el artículo 48.2.d) de la Ley 9/2001 de Suelo de la Comunidad de Madrid y también a lo dispuesto en el artículo 15 del RDL 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo.

- Seguimiento y control de concesiones (transporte público y aparcamiento).
- Participación en proyectos europeos y nacionales de innovación.
- Implantación, gestión y mantenimiento de las nuevas instalaciones y Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS) relativas al tráfico (semáforos, cámaras, GPS...etc).
- Organización y explotación de trabajos de campo relacionados con la movilidad.

4.3.2. Base de datos para usuarios de “Carpooling”

El *carpooling* o coche compartido es una de las soluciones de movilidad urbana disponibles a la hora de reducir el número de vehículos privados. El sistema de coche compartido se utiliza normalmente para lo que se conoce en inglés como *commuting*⁵⁰, esto es, los desplazamientos diarios entre el hogar y el lugar de trabajo.

En muchos países funcionan desde hace tiempo sistemas más o menos organizados de coche compartido. El funcionamiento más básico consiste en que una comunidad de usuarios registra sus necesidades de desplazamiento señalando horarios, orígenes y destinos, así como si disponen o no de vehículo propio. De esta manera se identifican posibles usuarios con los que compartir un vehículo para trayectos similares.

Compartir coche no sólo abarata los costes para los usuarios sino que genera un gran número de beneficios para la ciudad: menor consumo energético, menores emisiones, menor ocupación del viario, disminución de la congestión... etc.

El coche compartido encuentra en las nuevas tecnologías un aliado fundamental para el éxito de estos sistemas organizados. Gracias a Internet es muy sencillo inscribirse en una de estas bases de datos y gestionar en tiempo real las demandas y ofertas de desplazamientos.

En este sentido, se propone que a través de la Oficina Técnica del PMUSV se ponga en marcha este servicio con la **creación de una web o un portal específico en el que los usuarios que quieran adherirse a esta iniciativa puedan registrar sus datos y hábitos de desplazamiento**, de modo que se facilite el contacto entre aquellas personas que compartan destino y horario laboral o de estudios.

La principal razón por la que el *carpooling* aún no tiene mucho auge en nuestro país es su limitada flexibilidad, ya que los usuarios han de coincidir en sus horarios y rutinas diarias. También, aunque ya estaríamos hablando de otros factores psicosociológicos, a la cierta desconfianza inicial que pudiera existir a la hora de compartir coche con un desconocido. Sin embargo, su desarrollo puede ser factible gracias a la creación, por ejemplo, de carriles reservados a vehículos con más de un ocupante⁵¹ o mediante la incentivación⁵² a los usuarios

⁵⁰ El termino inglés *commuting*, también se aplica a las bicicletas, hace referencia a la posibilidad de desplazarse a diario al centro de trabajo o estudio al mismo tiempo que se practica ejercicio.

⁵¹ Lo que podría ser puesto en práctica en el caso de que se llegasen a ejecutar las obras de la Plataforma Reservada en la Autovía A-4 (véase apartado 2.2.2. de este trabajo monográfico).

que participen en esta iniciativa, tales como una posible bonificación en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, que podría iniciarse con una reducción del 10% en el primer año, aumentando de forma progresiva anualmente hasta llegar a un máximo del 50%⁵³. También se podría llegar a acuerdos con las gasolineras de Valdemoro para ofrecer una serie de descuentos en los repostajes de los usuarios de *carpooling*, a través de cupones en la web o mediante la exhibición de un carnet o tarjeta expedido por la Oficina Técnica del PMUSV.



Fig. 13.- Posible diseño de la web de carpooling del Ayuntamiento de Valdemoro
Fuente: Elaboración propia basado en el portal www.amovens.com y www.valdemoro.es

Aún no son muchas las propuestas de este tipo que se han puesto en marcha y que realmente funcionan, pero entre ellas se pueden destacar las del Ayuntamiento de Getxo⁵⁴ o de A Coruña⁵⁵ y otras llevadas a cabo en grandes centros de actividad económica como es el caso del Parque Tecnológico de Andalucía⁵⁶ de Málaga o incluso mediante iniciativas particulares o conjuntas de distintos organismos a través de diferentes comunidades y portales en Internet⁵⁷.

⁵² La iniciativa "e-hitchhiking" puesta en marcha por el Parc Científic de la Universitat de Girona, cuenta con un sistema de "monedas complementarias", en donde en función del uso que realicen del servicio los usuarios acumularán puntos que podrán cambiar por productos, servicios o ventajas que van desde descuentos en material deportivo, terapias y entradas en balnearios, hasta cursos de formación o sesiones de fisioterapia.

⁵³ Habría que tener en cuenta la fórmula para su aplicación en función de los supuestos recogidos en el art. 95.6 del RDLeg 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

⁵⁴ Iniciativa "Comparte tu coche" (www.getxo.net/cas/medio/pags/sincoche/comparte.htm)

⁵⁵ Iniciativa "DesplazaDOS" (www.coruna.compartir.org)

⁵⁶ Iniciativa "Carpooling" (<http://carpooling.pta.es/carpooling/home.seam>)

⁵⁷ Algunos ejemplos: www.compartir.org – www.vao.es – www.amovens.com – www.viajamosjuntos.com

5. CONCLUSIONES

La fuerte dependencia del automóvil, potenciada por el incremento de los desplazamientos que ha supuesto el expansivo y desmesurado crecimiento urbano, junto con el consecuente aumento de los gastos asociados al transporte, ha llevado a que muchas ciudades hayan optado por encaminar su proyección de futuro hacia nuevas fórmulas que intenten paliar y solventar las cuestiones ambientales, de congestión y de movilidad con las que hoy en día se encuentran.

En este sentido, el municipio de Valdemoro ha apostado decididamente por solucionar los problemas que actualmente presenta su actual dinámica y configuración urbana a través de la formulación e implantación de nuevas herramientas que pretenden ser el complemento perfecto a su planeamiento urbanístico general en materia de movilidad urbana sostenible y accesibilidad integral.

Valdemoro se encuentra ante un importante reto y cuenta con un amplio número de planes y proyectos para conseguirlo, tanto a nivel estatal en lo tocante a infraestructuras viarias y ferroviarias vertebradoras de su territorio, como a nivel autonómico con el fomento de nuevos modos de transporte como pueden ser la bicicleta o el Metro Ligero, y sin olvidarnos de los pasos que la Administración Local está dando a través de la elaboración de su Plan de Movilidad Urbana Sostenible y de su Plan Municipal Integral de Accesibilidad. Este amplio repertorio de herramientas con las que el municipio afronta su modelo de futuro, se completa con la proposición, dentro de este trabajo monográfico, de una serie de medidas y actuaciones complementarias encaminadas a conseguir una mayor efectividad en su implementación, tales como la localización de nuevas áreas de aparcamiento subterráneo, la puesta en marcha de la iniciativa del Camino Escolar Seguro, la elaboración de nuevas ordenanzas municipales y la gestión y puesta en marcha de una web local de usuarios de coche compartido.

Valdemoro ya está trabajando de pleno para afrontar el desafío que presenta la movilidad urbana, una meta que sólo se puede alcanzar sumando esfuerzos, aunando voluntades y con el compromiso, colaboración y participación de todos, logrando así crear el nuevo modelo de ciudad sostenible que se pretende y que, entre otros aspectos, supondrá la recuperación de espacios para los peatones, la mejora del transporte público, el control y reordenación del tráfico, el fomento del uso de la bicicleta, la mejora de los estacionamientos y una significativa reducción de la contaminación atmosférica y del consumo energético. Todas estas actuaciones harán de Valdemoro un municipio más accesible, cómodo y sostenible para todos.



6. BIBLIOGRAFÍA

- Ayuntamiento de Madrid, **Plan de seguridad vial 2007-2010**.
- Ayuntamiento de Valdemoro, **Plan General de Valdemoro**, 2004
- Ayuntamiento de Valdemoro, **Plan de Movilidad Urbana Sostenible**, 2009
- CICCIP, **Libro Verde del Urbanismo y la Movilidad**, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid 2008.
- CIUR, Cuadernos de Investigación Urbanística, **n.º 45: La movilidad en las ciudades**, Instituto Juan de Herrera, Madrid 2005.
- COM, Comisión de las Comunidades Europeas. **Libro Blanco: la política europea de transportes de cara al 2010. La hora de la verdad**. COM (2001). Bruselas 2001.
- COM, Comisión de las Comunidades Europeas. **Libro Verde: Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana**. COM (2007). Bruselas 2007.
- COM, Comisión de las Comunidades Europeas. **Libro Verde sobre el impacto del transporte en el medio ambiente. Una estrategia comunitaria para un desarrollo de los transportes respetuosos con el medio ambiente**. COM (1992). Bruselas 1992.
- CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID “**Buenas prácticas de Transporte Público en Europa y América Latina: Conclusiones del proyecto europeo PROMOTEO**”, Madrid, 2007.
- ESTEVADEORDAL FLOTATS, Joan & PARÉS ESTELA, Jordi & y MOYANO QUIRÓS, Antonio, **Metodología y ejemplos del camino escolar**. INTRA. I Congreso Internacional “Los ciudadanos y la Gestión de la movilidad”, Madrid, Septiembre 2006.
- Fundación Movilidad, **Primer Informe del Estado de la Movilidad de la Ciudad de Madrid**, 2006-2008.
- Fundación Movilidad, **Segundo Informe del Estado de la Movilidad de la Ciudad de Madrid**, 2009.



- IDAE, Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía. **Guía práctica para la elaboración e implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible**, Madrid, 2006.
- LÓPEZ LAMBAS, M.E. & LA PAIX, L. (2008), **Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) desde una perspectiva europea**, II Congreso Internacional Los Ciudadanos y la Gestión de la Movilidad (CIMO), Madrid.
- MANNHEIM, Marvin. L. (1984). **Fundamentals of Transportation Systems Analysis. Volume 1: Basic Concepts**. The MIT Press, Cambridge, Mass. (EE.UU.)
- MORENO MOLINA, A.M., (2008) “**URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE. Las claves jurídicas del planeamiento urbanístico sostenible.**”, Editorial Tirant lo Blanch, 1ª Edición.

Páginas web consultadas:

- www.amovens.com
- www.avancar.es
- www.carpooling.pta.es/carpooling/home.seam
- www.compartir.org
- www.coruna.compartir.org
- www.civitas-initiative.org
- www.ctm-madrid.es
- www.economiasostenible.gob.es
- www.fundacionmovilidad.es
- www.getxo.net/cas/medio/pags/sincoche/comparte.htm
- www.idae.es
- www.munimadrid.es
- www.valdemoro.es
- www.vao.es
- www.viajamosjuntos.com



ANEXOS

ANEXO I: PLANOS DEL PLAN GENERAL DE VALDEMORO 2004

- Plano de Clasificación del Suelo
- Plano de Gestión del Suelo

ANEXO II: PLANOS DE PROPUESTAS DEL PLAN DE ACTUACIÓN DEL PMUSV

- Anexo II.1: Propuesta de peatonalización del Casco Urbano
- Anexo II.2: Propuesta de red ciclista
- Anexo II.3: Propuesta de señalización en los accesos al Municipio
- Anexo II.4: Propuesta de cambio de sentidos de circulación
- Anexo II.5: Propuesta de desarrollo de infraestructuras viarias
- Anexo II.6: Propuesta de limitación de velocidad en la red viaria
- Anexo II.7: Propuesta de Área de Estacionamiento Regulado
- Anexo II.8: Propuesta de localización y caracterización de aparcamientos
- Anexo II.9: Propuesta de creación de nuevas plazas de carga y descarga

ANEXO III: PUBLICACIÓN EN EL BOCM DE LA APROBACIÓN DEL PMUSV

ANEXO IV: TRAZADO DE LA FUTURA LÍNEA DE METRO LIGERO

- Plano recogido en el PMUSV
- Planos recogido en el Anteproyecto de la Comunidad de Madrid

ANEXO V: PLAN CIMA DE VÍAS CICLISTAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

ANEXO VI: MODELO DE ORDENANZA DE PEATONES Y CICLISTAS

ANEXO VII: MODELO DE ORDENANZA DE REGULACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LOS NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS

ANEXO VIII: EXTRACTO DEL PROYECTO DE LEY DE ECONOMÍA SOSTENIBLE

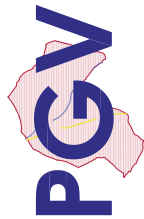


ANEXO I:

PLANOS DEL PLAN GENERAL DE VALDEMORO 2004

- Plano de Clasificación del Suelo
- Plano de Gestión del Suelo

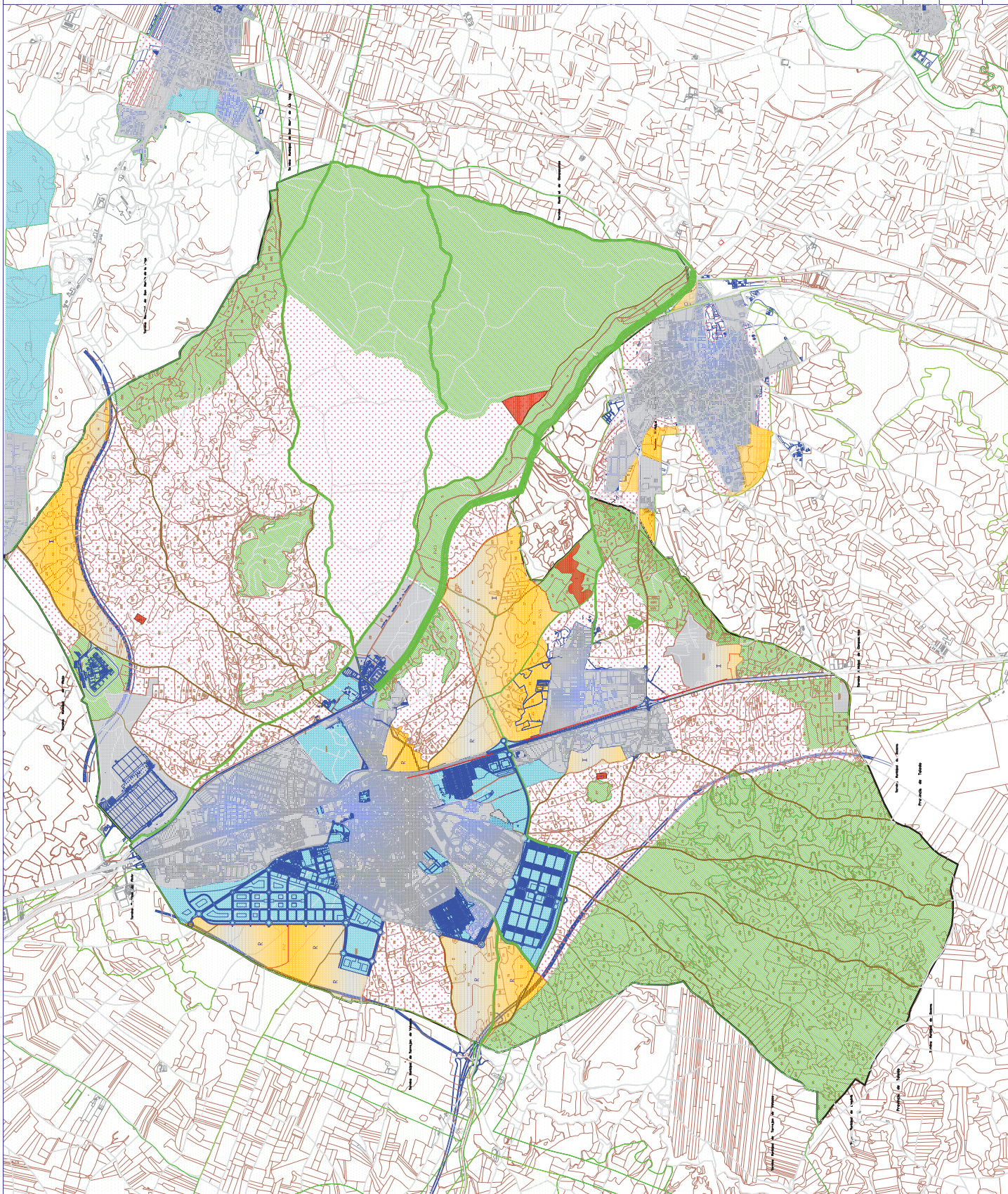
PLAN GENERAL DE VALDEMORO



- SUELO URBANO
- SUELO URBANO CONSOLIDADO
 - SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO URBANIZABLE RECTORADO
 - R RESIDENCIAL
 - I INDUSTRIAL
- SUELO URBANIZABLE NO RECTORADO
- SUELO NO URBANIZABLE DE PROTECCIÓN
- SUELO DE INFRAESTRUCTURA SOCIAL
 - 1. PARQUEADO
 - 2. OBRERÍA
 - 3. OBRERÍA DE AGUA

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
VADEMORO

ESCALA	1:10,000
PROYECTO	PROYECTO
FECHA	2010
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	CL.0
SERVICIOS TÉCNICOS MUNICIPALES	





ANEXO II:

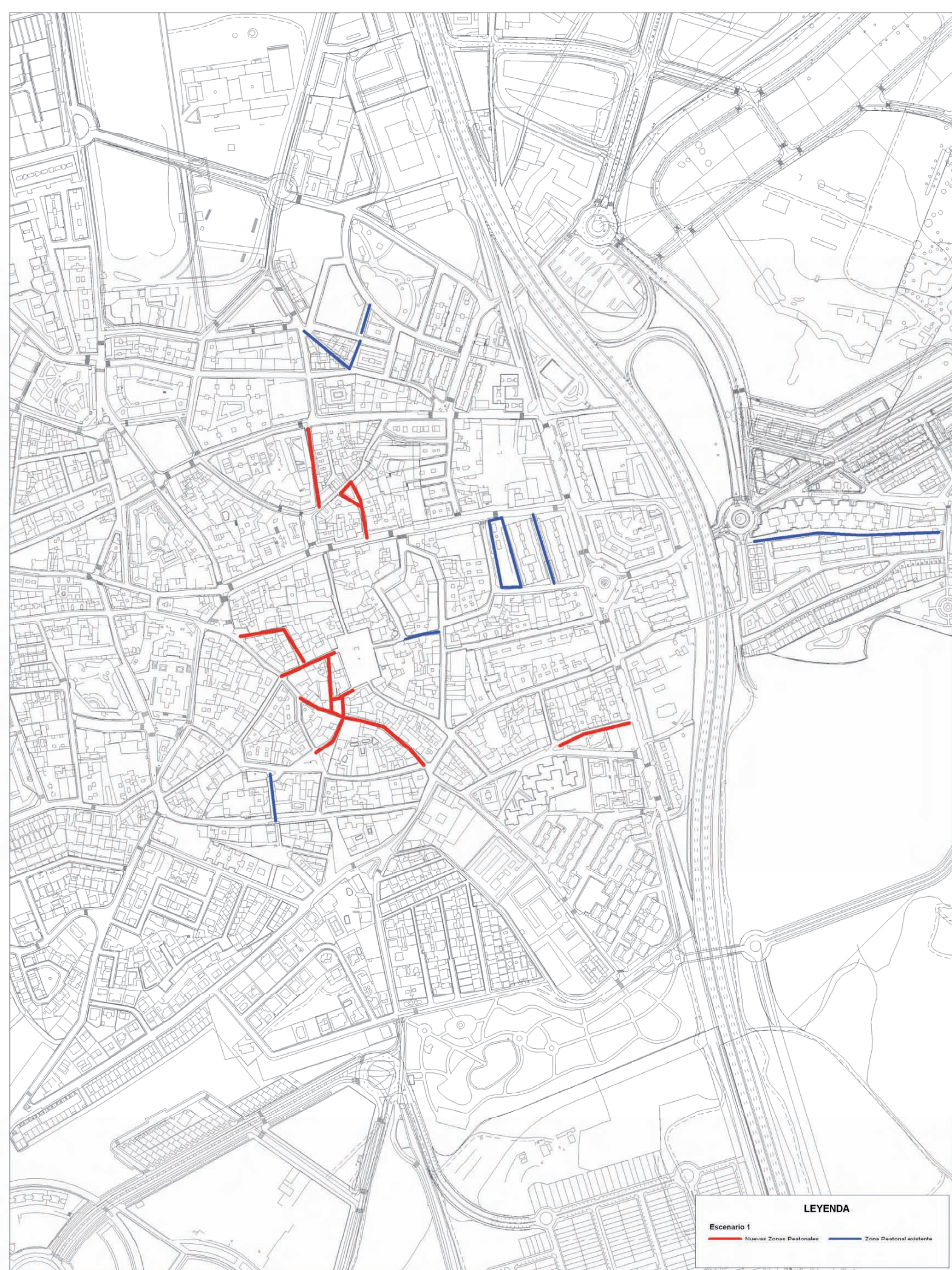
PLANOS DE PROPUESTAS DEL PLAN DE ACTUACIÓN DEL PMUSV

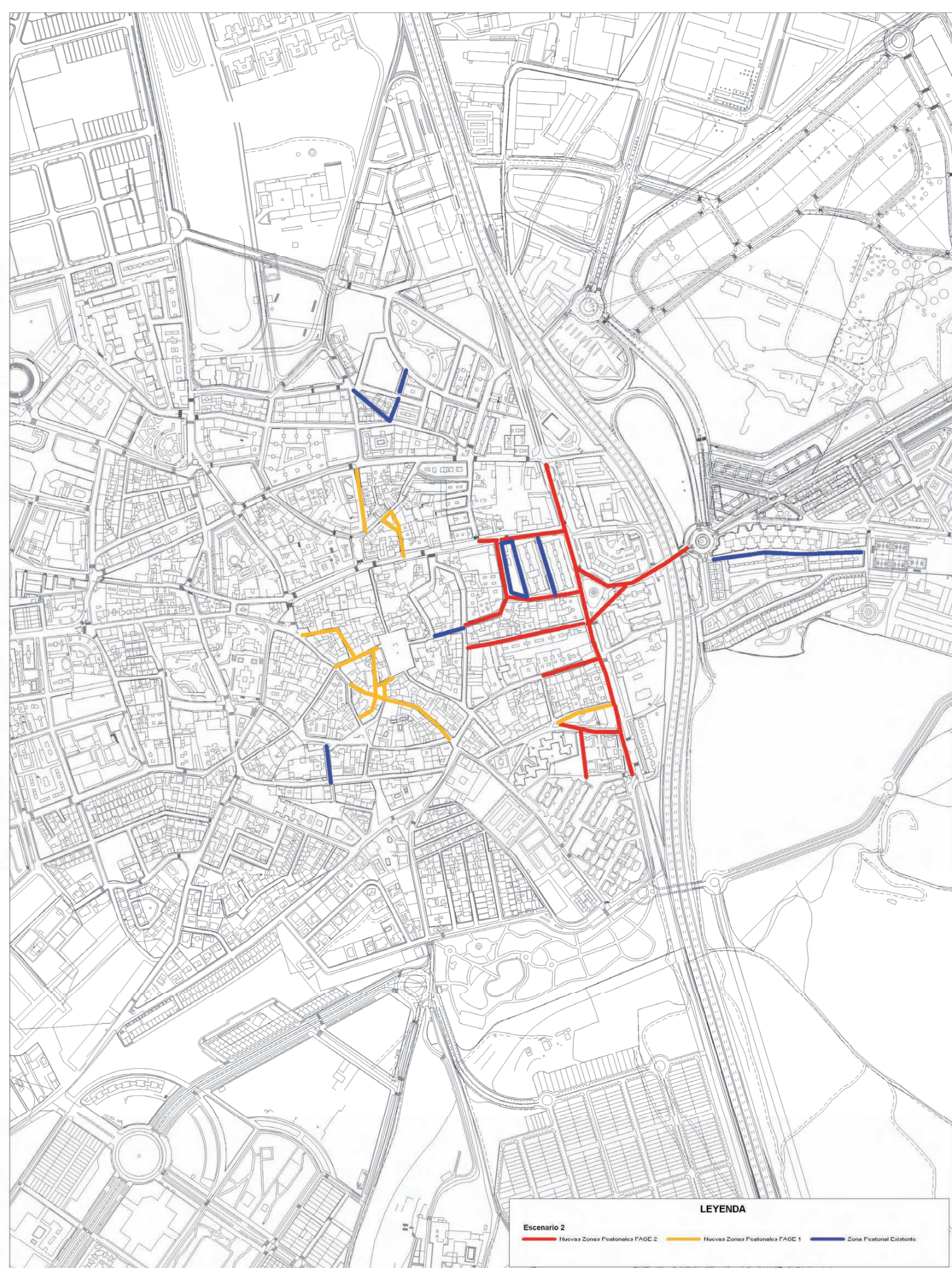
- Anexo II.1: Propuesta de peatonalización del Casco Urbano
- Anexo II.2: Propuesta de red ciclista
- Anexo II.3: Propuesta de señalización en los accesos al Municipio
- Anexo II.4: Propuesta de cambio de sentidos de circulación
- Anexo II.5: Propuesta de desarrollo de infraestructuras viarias
- Anexo II.6: Propuesta de limitación de velocidad en la red viaria
- Anexo II.7: Propuesta de Área de Estacionamiento Regulado
- Anexo II.8: Propuesta de localización y caracterización de aparcamientos
- Anexo II.9: Propuesta de creación de nuevas plazas de carga y descarga



Anexo II.1:

Propuesta de peatonalización del Casco Urbano





Ayuntamiento de Valdemoro



ASISTENCIA TÉCNICA



Ingeniería del transporte

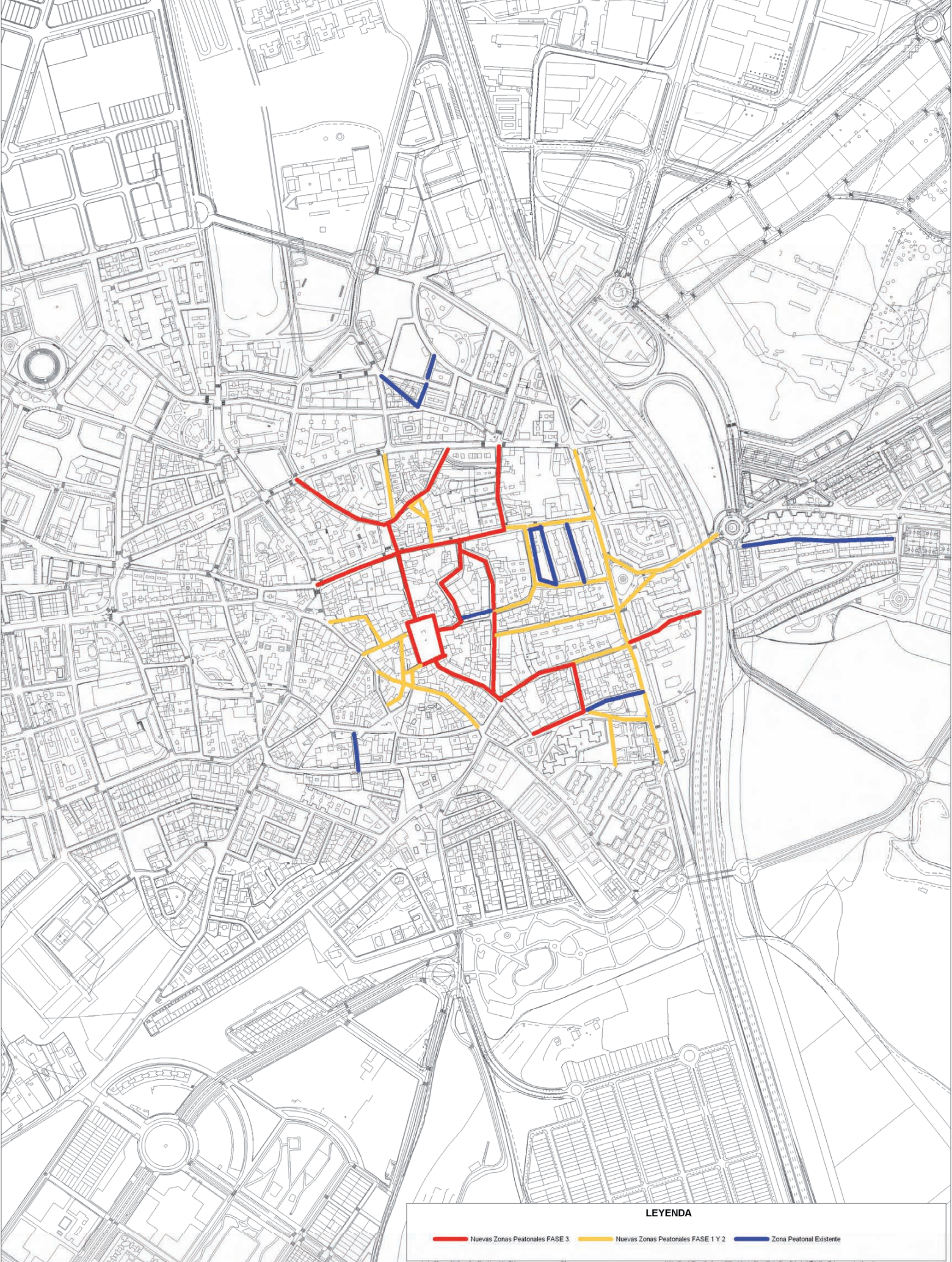
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE VALDEMORO

PLAN DE ACTUACIÓN

PROPUESTA DE PEATONIZACIÓN DEL CASCO URBANO FASE 2

FECHA: MARZO 2009

Nº DE PLANO: P03



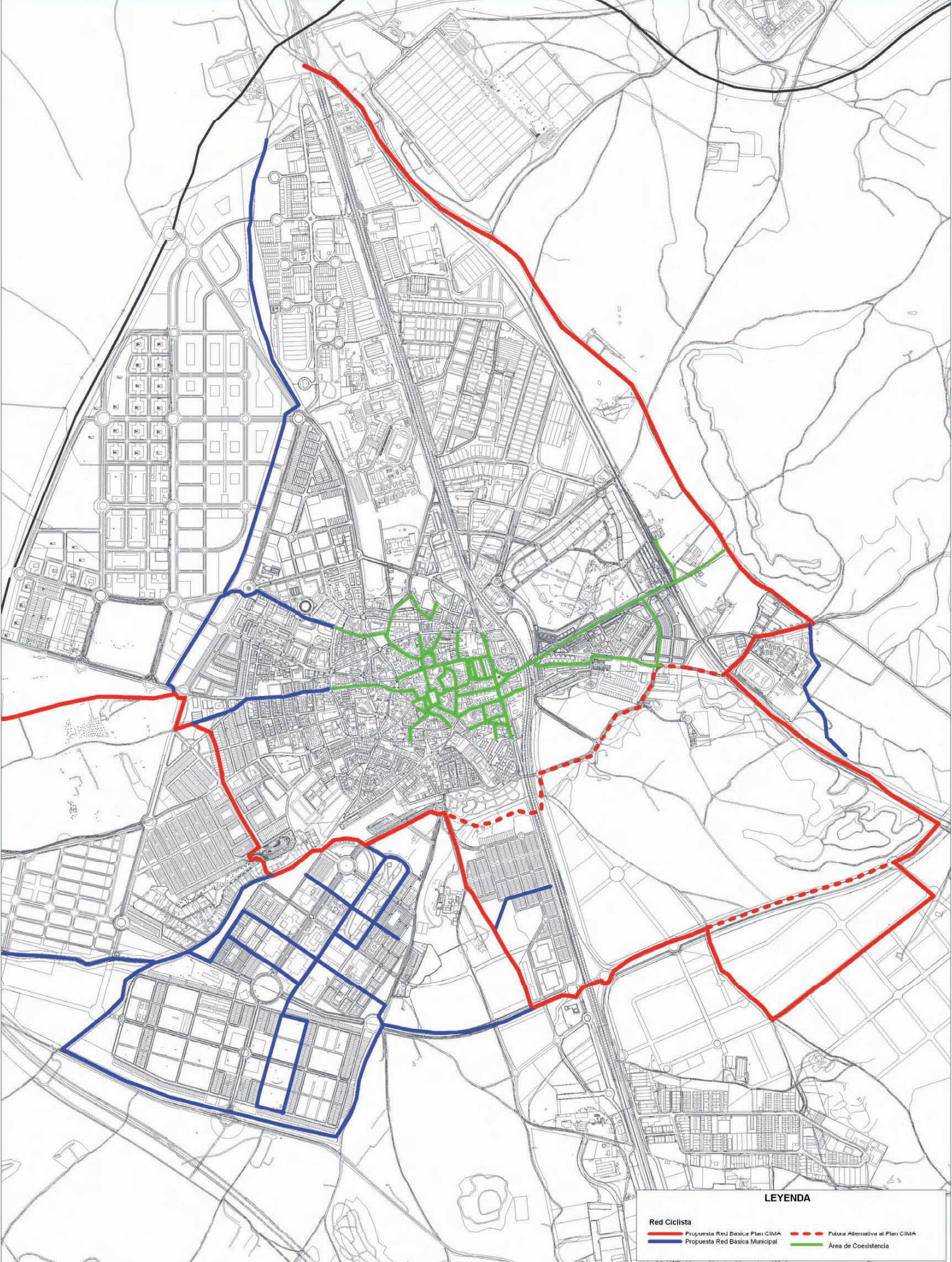
LEYENDA

Nuevas Zonas Peatonales FASE 3 Nuevas Zonas Peatonales FASE 1 Y 2 Zona Peatonal Existente



Anexo II.2:

Propuesta de red ciclista



LEYENDA

- | | | |
|--|--|--|
| Red Ciclista | | |
| — Propuesta Red Básica Plan CIMA | - - - Futura Alternativa al Plan CIMA | |
| — Propuesta Red Básica Municipal | — Área de Coexistencia | |



Anexo II.3:

Propuesta de señalización en los accesos al Municipio



SALIDA 22: VALDEMORO NORTE / HOSPITAL
(NO REPRESENTADA)

SALIDA 24: POLIGONO INDUSTRIAL / HOSPITAL

SALIDA 26A: VALDEMORO CENTRO (POR CIRCUNVALACIÓN) - ACCESO RECOMENDADO

SALIDA 26B: VALDEMORO - ACCESO A ZONA RESTRINGIDA. SÓLO RESIDENTES, TRASPORTE PÚBLICO Y APARCAMIENTO

SALIDA 28: POLIGONO INDUSTRIAL / VALDEMORO (POR CIRCUNVALACIÓN) - ACCESO RECOMENDADO

LEYENDA

● PUNTOS KILOMÉTRICOS A-4



Anexo II.4:

Propuesta de cambio de sentidos de circulación





LEYENDA

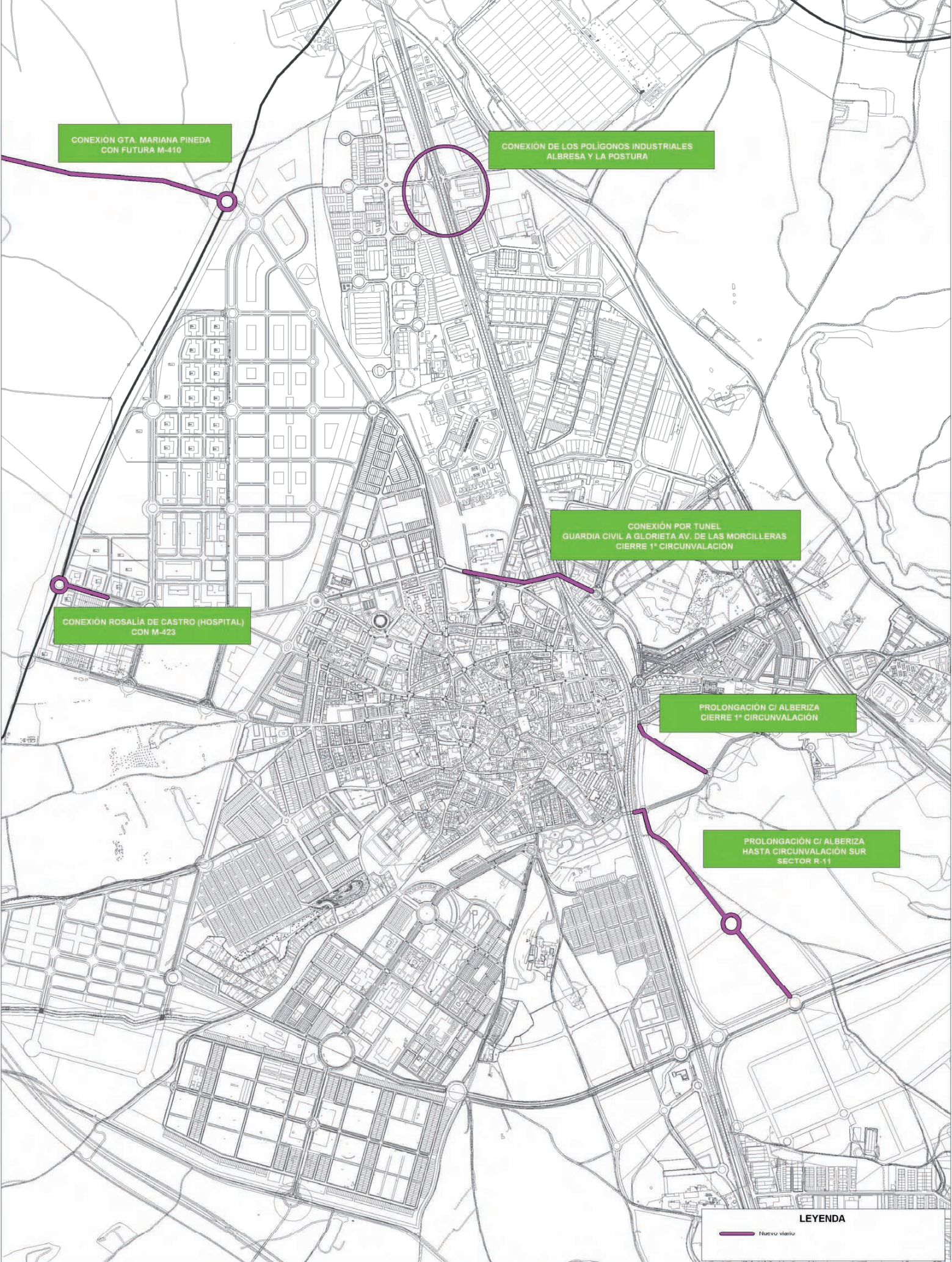
 Cambio de Sentido de Circulación FASE 2

 Cambio de Sentido de Circulación FASE 1



Anexo II.5:

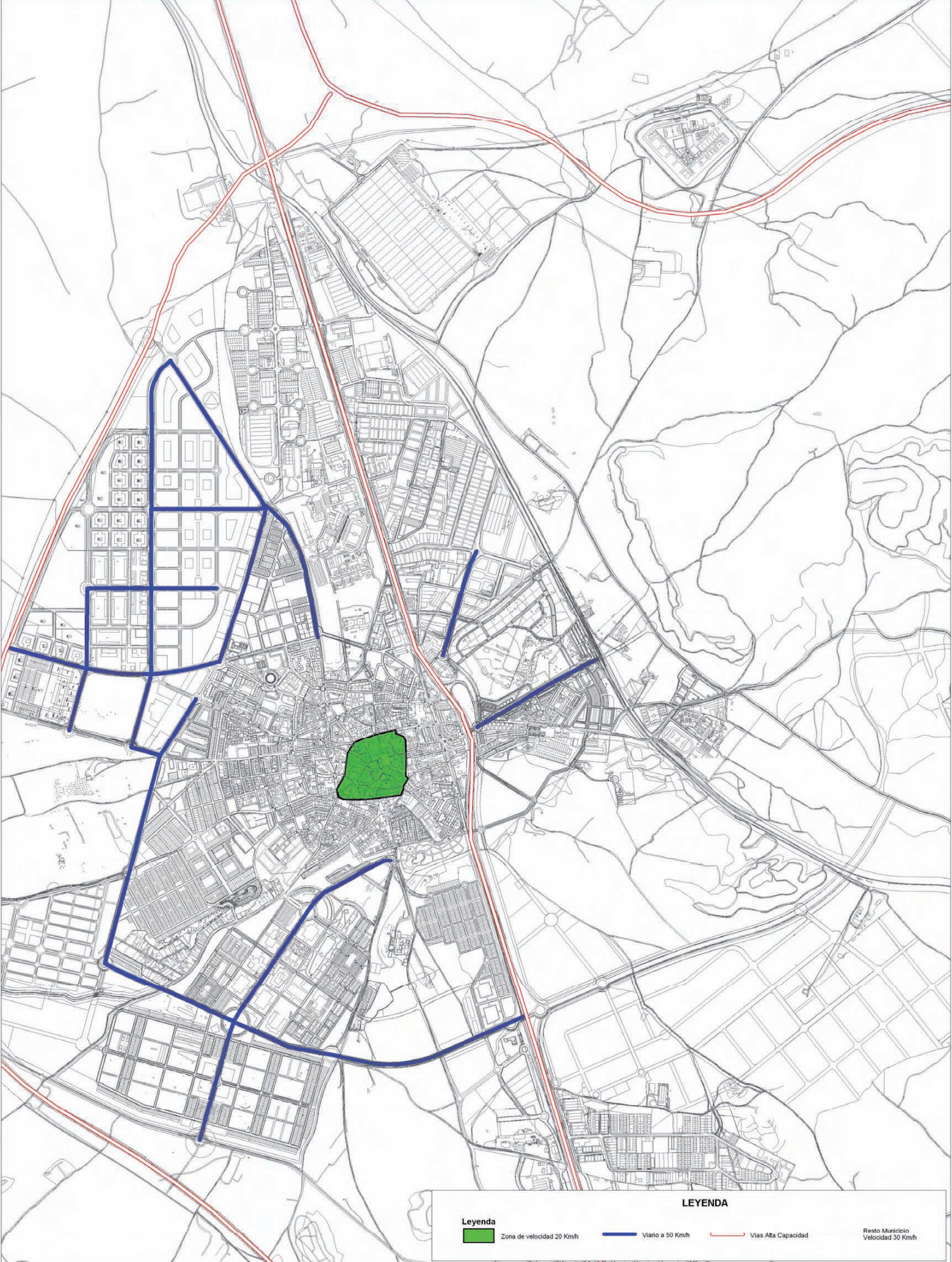
Propuesta de desarrollo de infraestructuras viarias





Anexo II.6:

Propuesta de limitación de velocidad en la red viaria





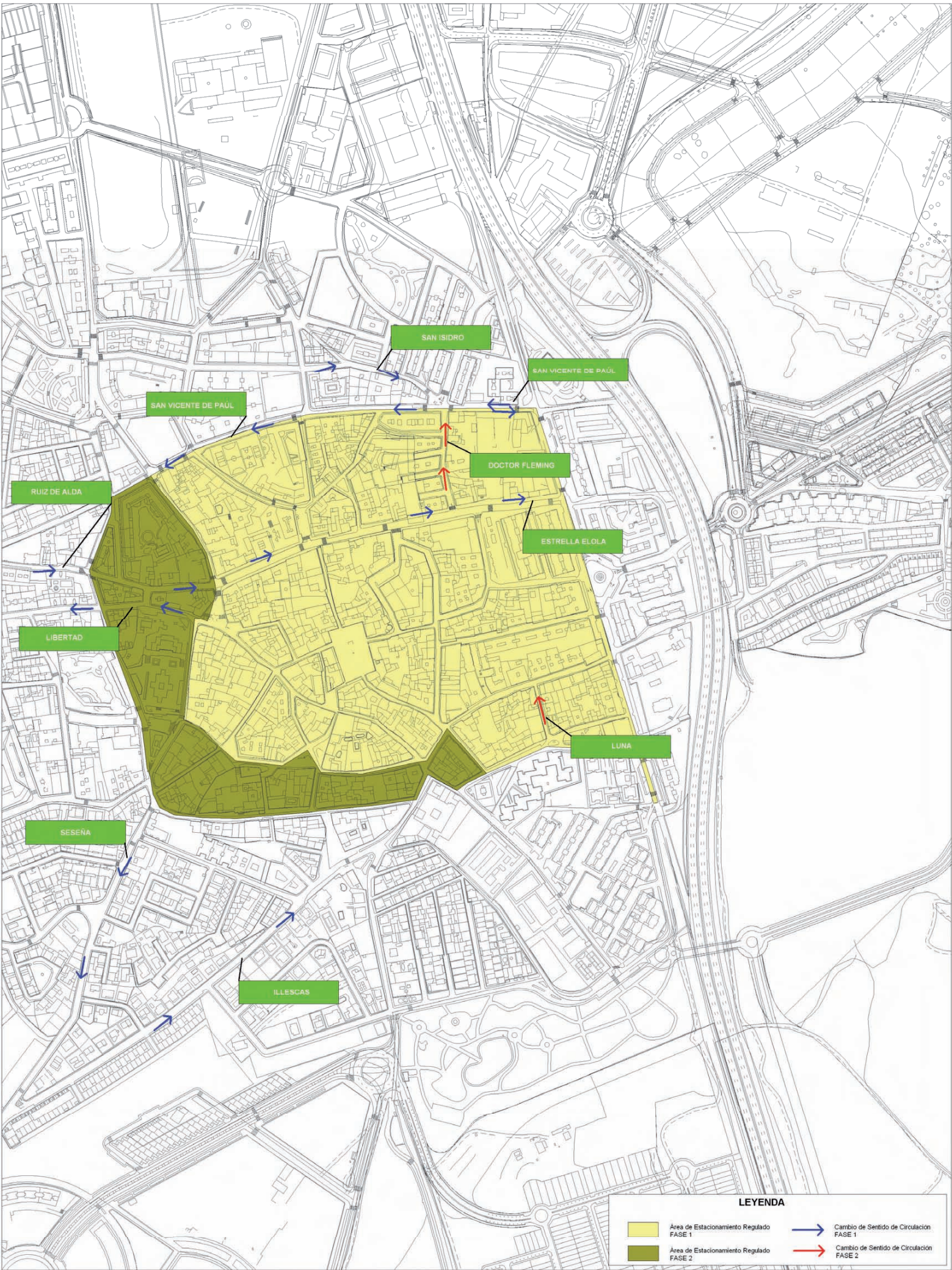
Anexo II.7:

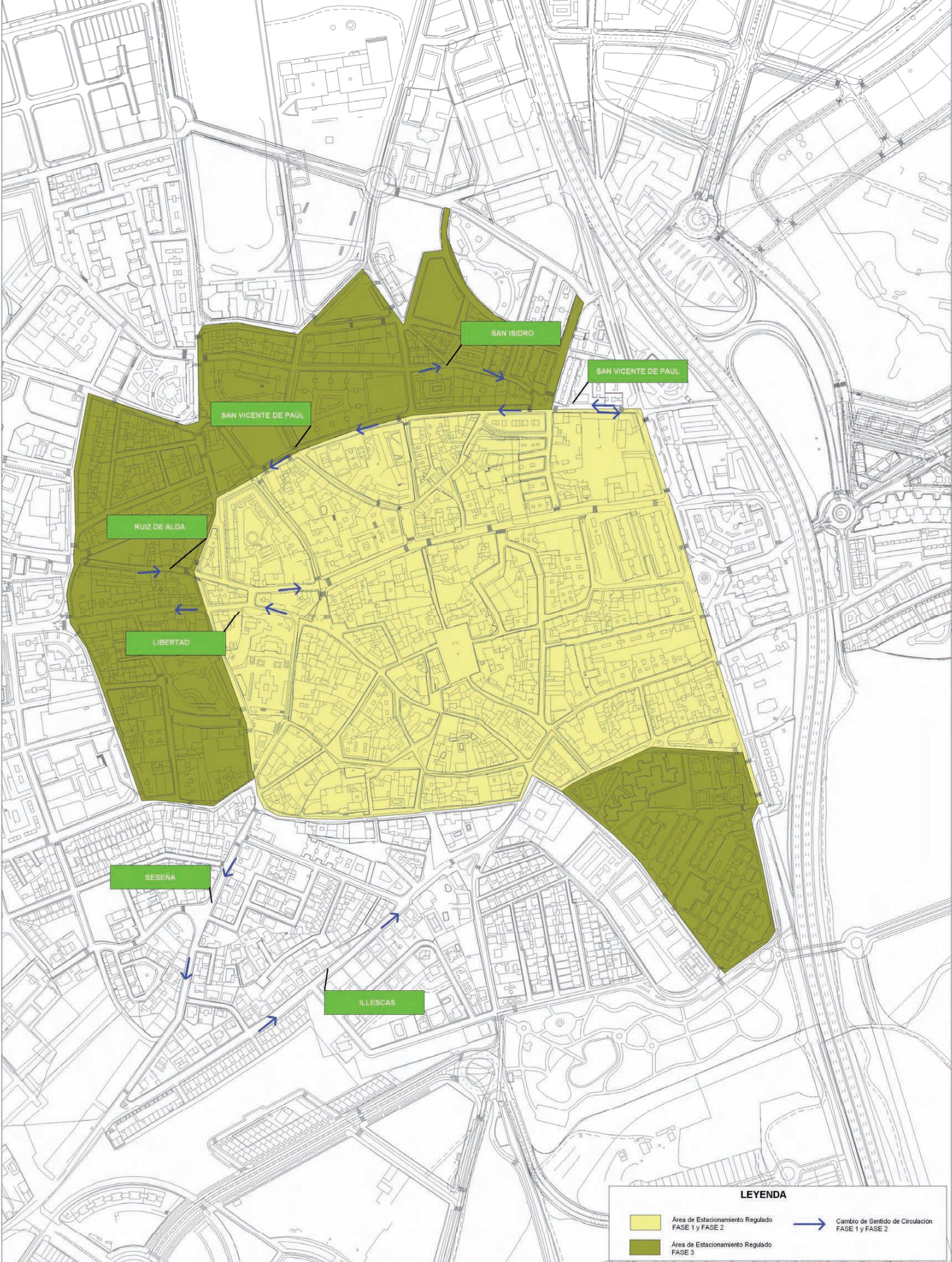
Propuesta de Área de Estacionamiento Regulado



LEYENDA

- Área de Estacionamiento Regulado
- Cambio de Sentido de Circulación

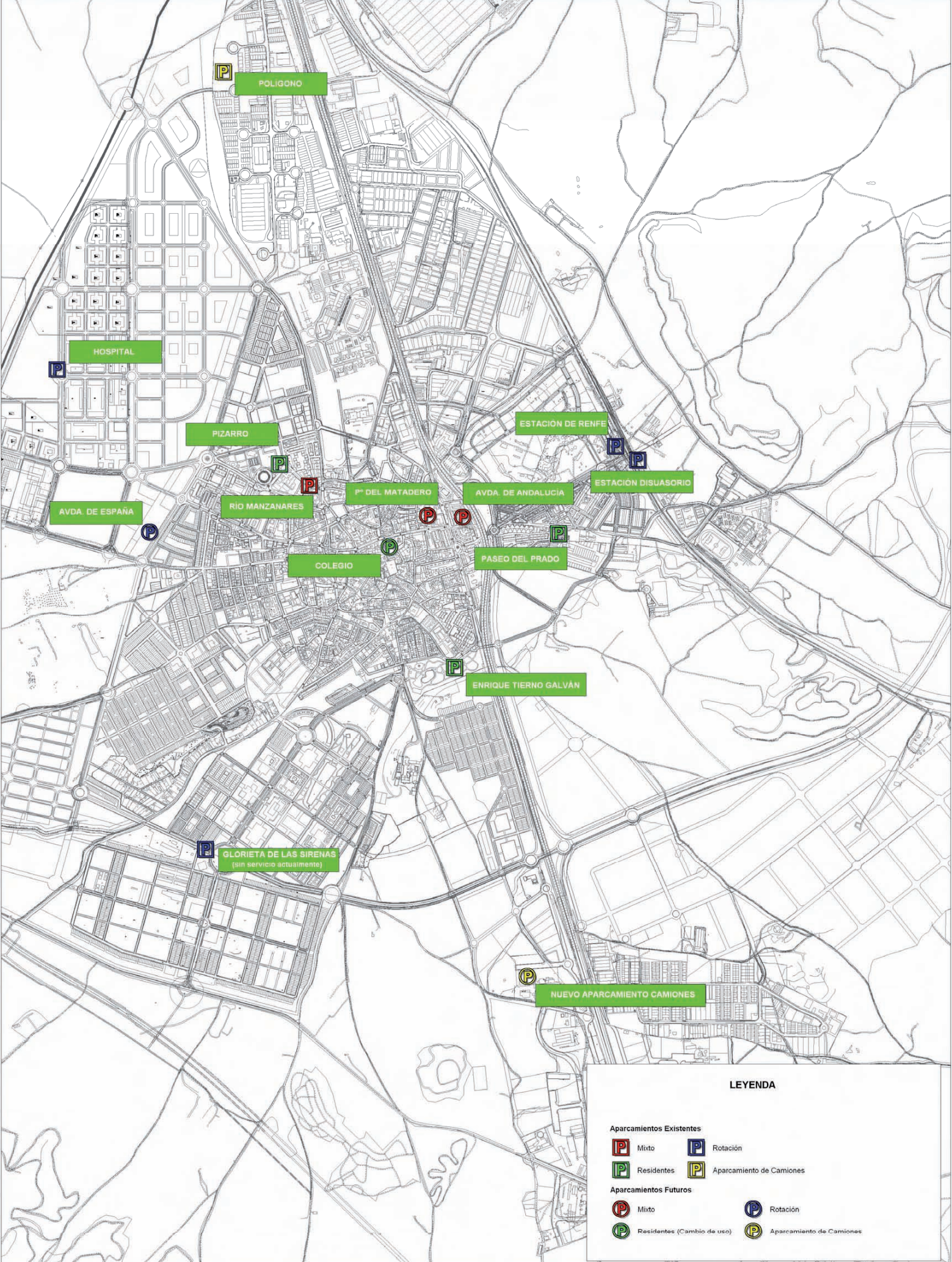






Anexo II.8:

Propuesta de localización y caracterización de aparcamientos



LEYENDA

Aparcamientos Existentes

- | | |
|--|--|
|  Mixto |  Rotación |
|  Residentes |  Aparcamiento de Camiones |

Aparcamientos Futuros

- | | |
|--|--|
|  Mixto |  Rotación |
|  Residentes (Cambio de uso) |  Aparcamiento de Camiones |



Anexo II.9:

Propuesta de creación de nuevas plazas de carga y descarga



LEYENDA

- Zona con problemas
- Zona de carga y descarga
- Propuesta de nuevas plazas



ANEXO III:
PUBLICACIÓN EN EL BOCM DE LA
APROBACIÓN DEL PMUSV

III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

122**VALDEMORO**

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

El Pleno del Ayuntamiento de Valdemoro, en sesión ordinaria celebrada el día 30 de junio de 2010, por mayoría de los presentes que representa la mayoría absoluta legal de los miembros de la Corporación, adoptó el siguiente acuerdo que a su tenor literal dice:

Primero.—Aprobación inicial del Avance del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valdemoro en los términos del informe emitido por los Servicios Técnicos Municipales.

Segundo.—Someter a trámite de información pública de treinta días mediante la inserción de anuncio en el tablón de edictos municipales, BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID y en un periódico de gran circulación, así como en aquellos otros medios de difusión local que se considere oportuna.

Durante este trámite podrán presentarse todas aquellas sugerencias o alegaciones que se consideren oportunas.

Tercero.—Se facultará al alcalde-presidente para que pueda suscribir cuantos documentos se consideren necesarios a fin de dar efectividad plena al acto.

En Valdemoro, a 16 de julio de 2010.—El alcalde, José Miguel Moreno Torres.

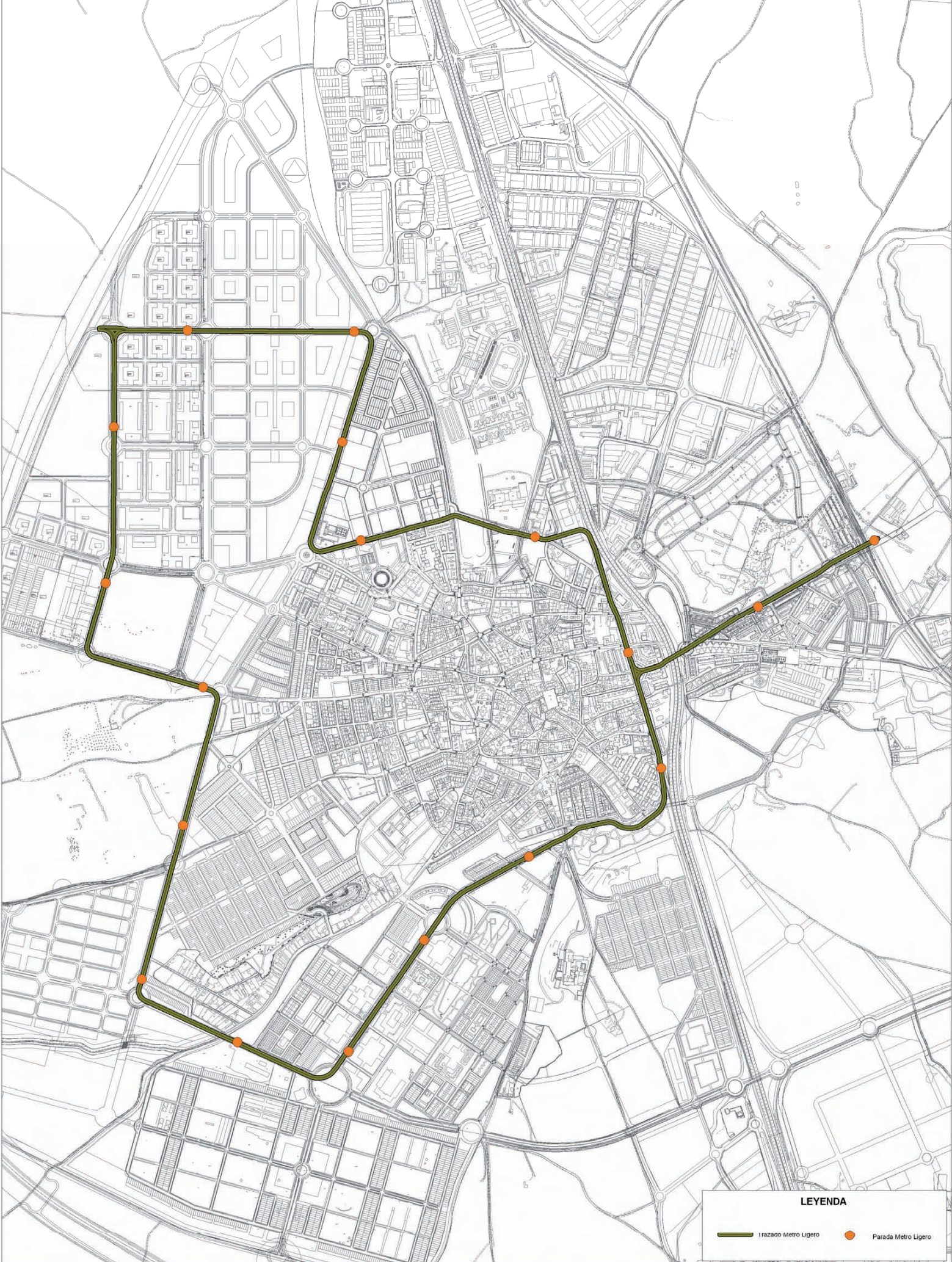
(03/31.528/10)



ANEXO IV:

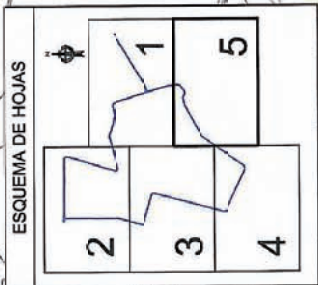
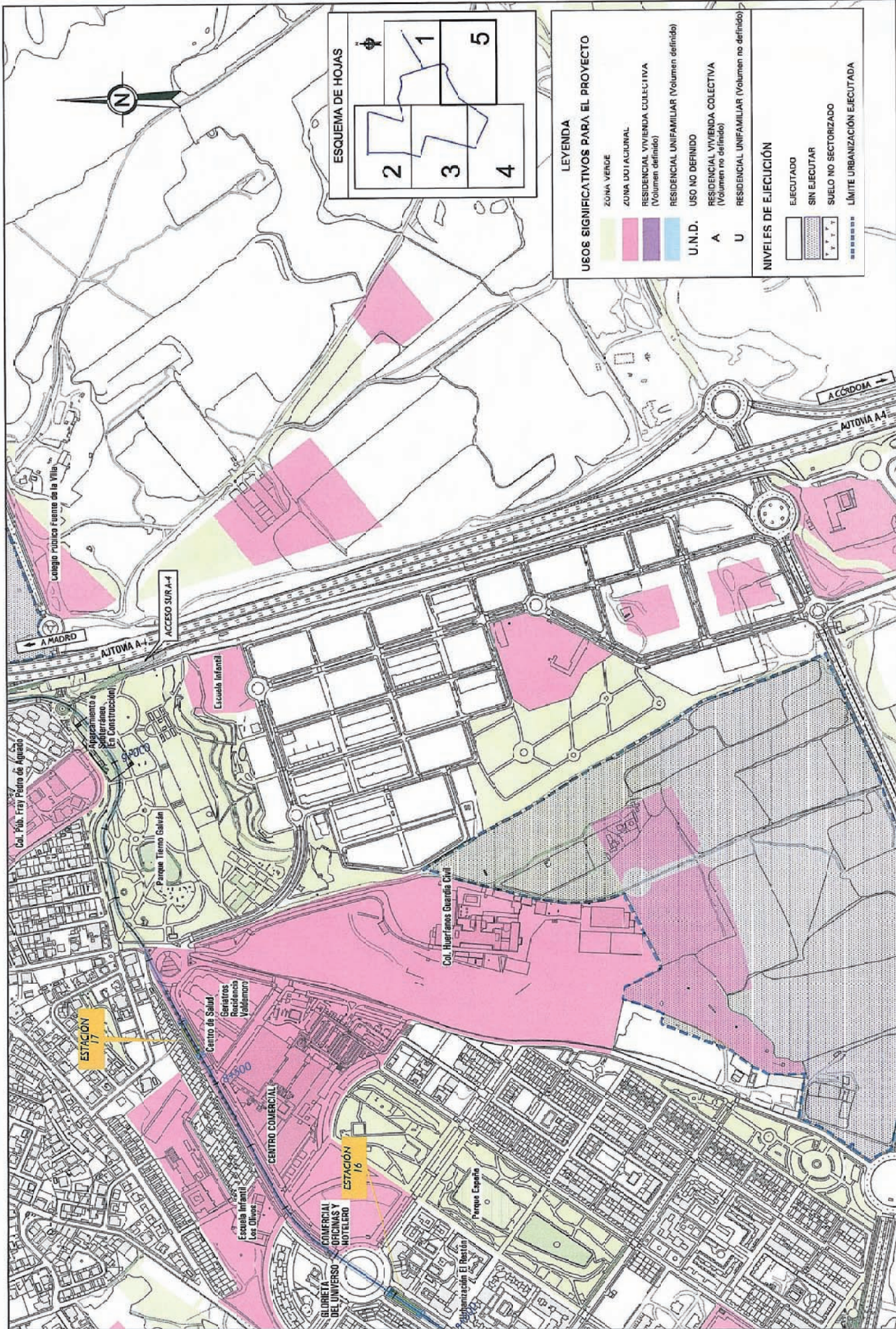
TRAZADO DE LA FUTURA LÍNEA DE METRO LIGERO

- Plano recogido en el PMUSV
- Planos recogido en el Anteproyecto de la Comunidad de Madrid



LEYENDA

 Trazado Metro Ligero  Parada Metro Ligero



LEYENDA

USOS SIGNIFICATIVOS PARA EL PROYECTO

ZONA VERDE	U.S.D.
ZONA D.O.I. ACTUAL	RESIDENCIAL VIVIENDA COLECTIVA (Volumen definido)
RESIDENCIAL VIVIENDA COLECTIVA (Volumen definido)	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (Volumen definido)
RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (Volumen definido)	USO NO DEFINIDO
U.S.D.	RESIDENCIAL VIVIENDA COLECTIVA (Volumen no definido)
RESIDENCIAL VIVIENDA COLECTIVA (Volumen no definido)	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR (Volumen no definido)

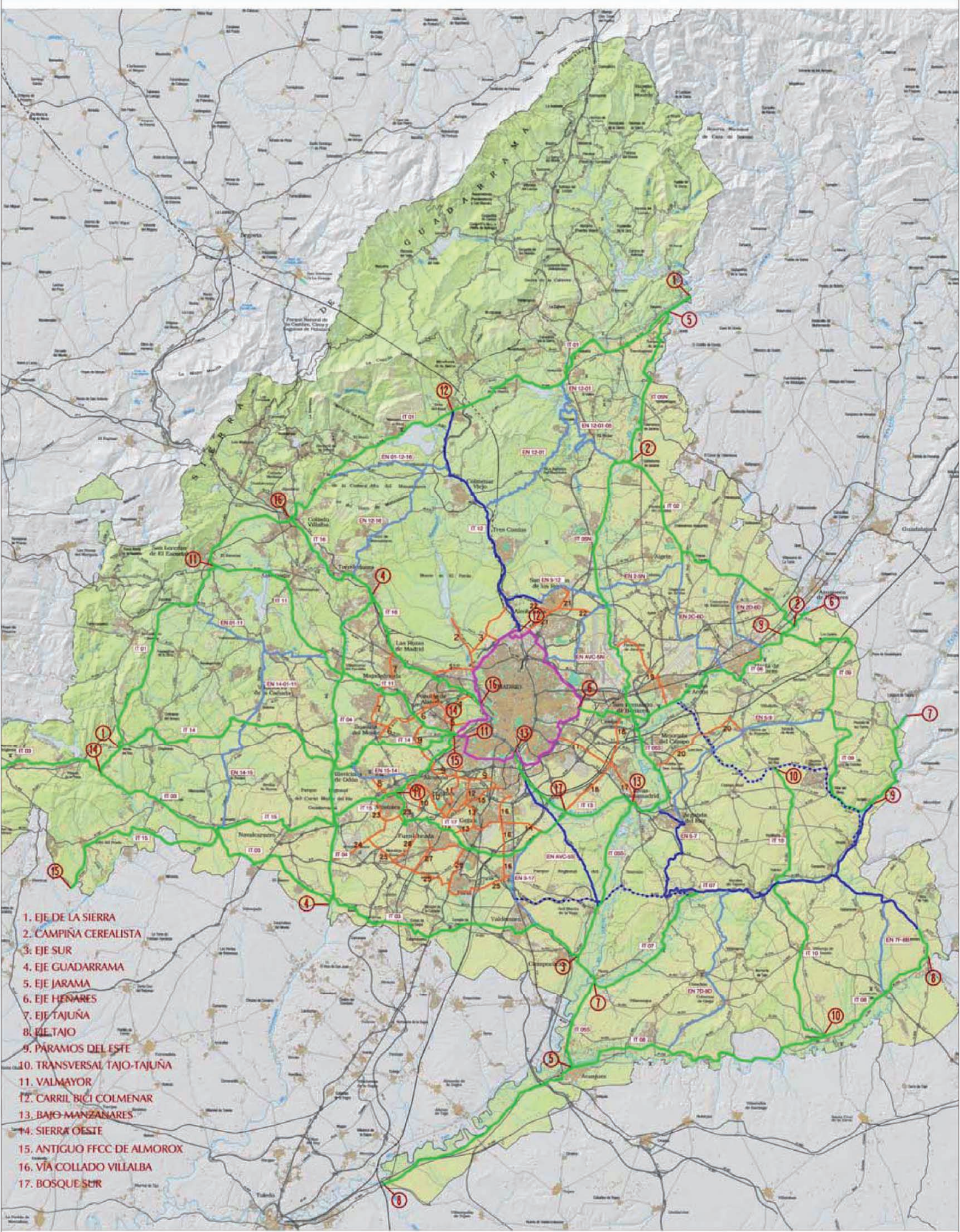
NIVELES DE EJECUCIÓN

EJECUTADO	SIN EJECUTAR
SUETO NO SECTORIZADO	LÍMITE URBANIZACIÓN EJECUTADA

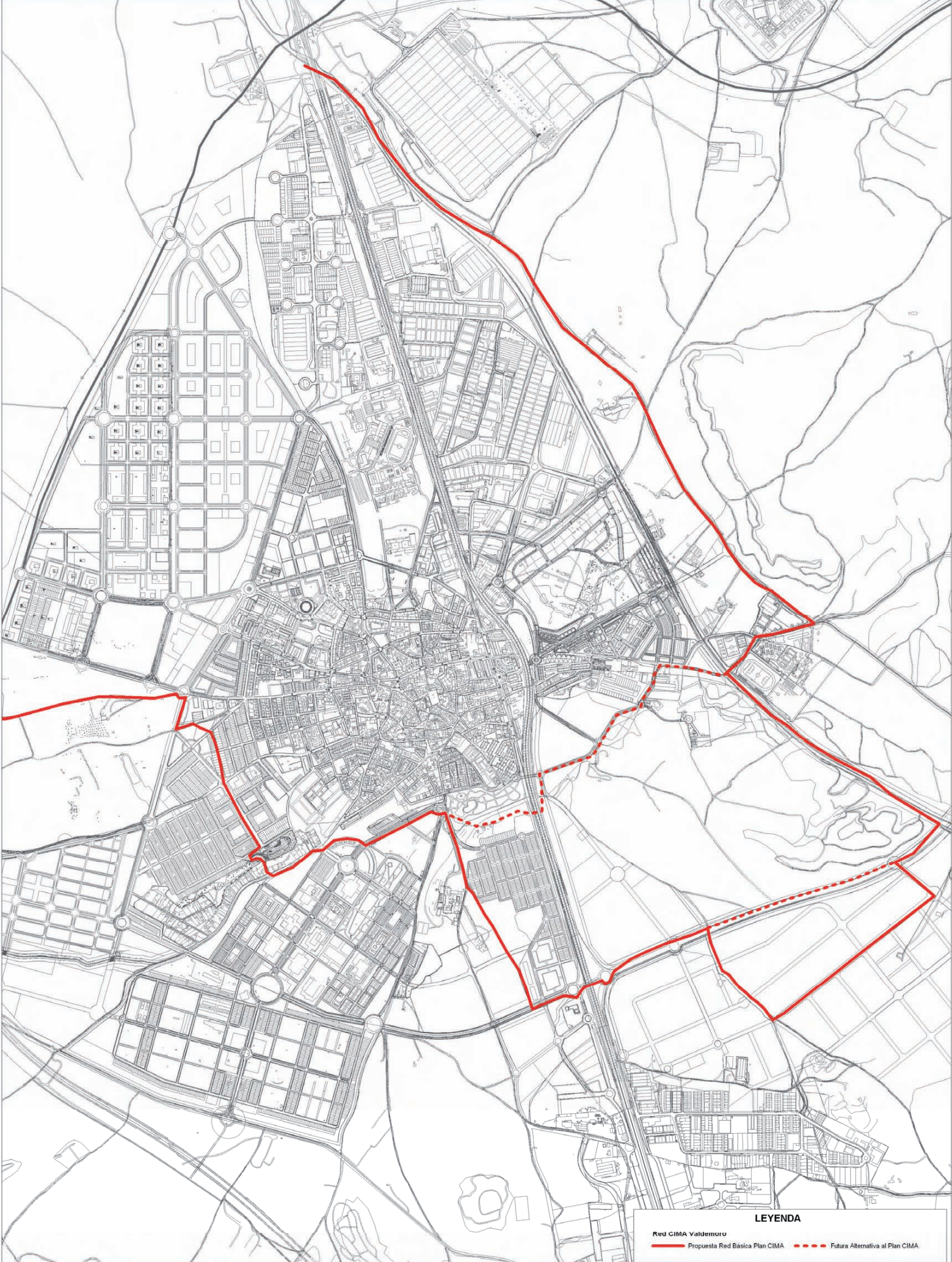




ANEXO V:
PLAN CIMA DE VÍAS CICLISTAS
DE LA COMUNIDAD DE MADRID



1. EJE DE LA SIERRA
2. CAMPIÑA CEREALISTA
3. EJE SUR
4. EJE GUADARRAMA
5. EJE JARAMA
6. EJE HENARES
7. EJE TAJUÑA
8. EJE TAJO
9. PARAMOS DEL ESTE
10. TRANSVERSAL TAJO-TAJUÑA
11. VALMAYOR
12. CARRIL BICI COLMENAR
13. BAJO MANZANARES
14. SIERRA OESTE
15. ANTIGUO FFCC DE ALMOROX
16. VÍA COLLADO VILLALBA
17. BOSQUE SUR



LEYENDA

Red CIMA Valdemoro
— Propuesta Red Básica Plan CIMA - - - Futura Alternativa al Plan CIMA



ANEXO VI:

MODELO DE ORDENANZA DE PEATONES Y CICLISTAS



Boletín Oficial

de la provincia de **Sevilla**

Publicación diaria, excepto festivos — Franqueo concertado número **41/2** — Depósito Legal **SE-1-1958**

Martes 30 de octubre de 2007

Número 252

S u m a r i o

JUNTA DE ANDALUCÍA:

- Consejería de Obras Públicas y Transportes:
Delegación Provincial de Sevilla:
Expediente sancionador 11715
- Consejería de Empleo:
Delegación Provincial de Sevilla:
Modificación del Convenio Colectivo del Excmo. Ayuntamiento de Camas 11715
- Consejería de Medio Ambiente:
Delegación Provincial de Sevilla:
Vías pecuarias.—Expediente 2269/05 11716

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL GUADALQUIVIR:

- Comisaría de Aguas:
Petición de concesión de aguas públicas 11720

DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SEVILLA:

- Notificaciones 11720

ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA:

- Juzgados de lo Social:
Sevilla.—Número 1: autos 119/07 y 463/07; número 2: autos 648/07; número 3: autos 320/07, 175/07 y 450/07; número 4: autos 619/07; número 6: autos 536/07 11721
Algeciras (Cádiz).—Único: autos 699/07 11723
- Juzgados de Primera Instancia:
Morón de la Frontera.—Número 2: autos 190/07 11724

AYUNTAMIENTOS:

—	Sevilla: Organización de la administración municipal ejecutiva	11724
	Ordenanza municipal	11726
	Convocatoria del programa «Locales de ensayo»	11734
	Gerencia de Urbanismo: Notificación	11736
—	Écija: Plan especial	11739
—	Morón de la Frontera: Notificaciones	11741
—	Tocina: Presupuesto municipal ejercicio 2007	11742
	Notificaciones	11743
—	Chipiona (Cádiz): Notificación	11744

SEVILLA

Mediante acuerdo adoptado por el Excmo. Ayuntamiento Pleno con fecha 19 de abril de 2007, se aprobó inicialmente la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas, habiendo sido publicado el texto de la Ordenanza en el Boletín Oficial de la provincia número 122, de 29 de mayo de 2007, al objeto de que por un plazo de treinta días a contar desde el siguiente a dicha publicación los interesados pudieran presentar cuantas reclamaciones y sugerencias estimaran pertinentes. Posteriormente y mediante acuerdo adoptado por el Excmo. Ayuntamiento Pleno con fecha 21 de septiembre de 2007, se ha aprobado definitivamente la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas, debiendo publicarse su texto en el «Boletín Oficial» de la provincia, de conformidad con lo previsto en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, no entrando en vigor hasta que se haya publicado completamente su texto y haya transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 del indicado texto legal (quince días). El texto completo de la Ordenanza queda como sigue:

ORDENANZA DE CIRCULACIÓN DE PEATONES Y CICLISTAS

Exposición de motivos:

El nuevo papel preponderante que se le ha otorgado al peatón, la reaparición de la bicicleta como modo de transporte, la prioridad a favor de los vehículos de transporte público y la creciente demanda social de medidas que regulen y atenúen los efectos que pudieran derivarse de la implantación de las vías ciclistas, hacen necesario la elaboración de una ordenanza específica que responda al panorama actual de la movilidad en nuestra ciudad.

Los cambios que se han producido en la ciudad en materia de movilidad con la ejecución de las vías ciclistas y las posibles fricciones que pudieran producirse entre usuarios de los carriles bici y peatones, justifican que desde el ámbito municipal se proceda a recoger en un único documento las disposiciones relativas a la circulación, estableciendo las normas y delimitando los derechos y obligaciones de ambos.

En el texto no se ha querido realizar una pormenorizada transcripción de la legislación vigente en este campo. Se han recogido los aspectos fundamentales, así como algunos que se ha considerado debían ser resaltados, y, sobre todo, las disposiciones que adaptan la legislación general a la realidad de nuestra ciudad. Entre éstas podemos reseñar, las referidas a la circulación en zonas peatonales, el uso de patines y monopatines y la circulación de bicicletas.

La ordenanza está dividida en cinco títulos. El título I, de carácter general, recoge el objeto y ámbito de aplicación de la Ordenanza así como un capítulo dedicado a la señalización vial.

El Título II dedicado a los peatones, resalta la prioridad de éstos en la circulación urbana y recopila las normas sobre limitaciones a la circulación en zonas peatonales y zonas de

acceso restringido al tráfico rodado y, en especial, en el Centro Histórico.

El Título III se refiere específicamente a las bicicletas, en atención al redescubrimiento de este modo de transporte y también a los potenciales o reales conflictos que su reintroducción pudiera generar. Se regula la circulación de bicicletas tanto en calzada como en las vías específicas para ciclistas. También se contempla la creación de un registro de bicicletas de carácter voluntario con el objetivo de disuadir los robos de este tipo de vehículos.

El Título IV se regula la circulación, parada y estacionamiento sobre áreas peatonales y vías ciclistas. Se establece así mismo la obligación de obtener permiso para ocupar puntualmente o excepcionalmente las zonas de uso exclusivo peatonal y/o ciclista.

El Título V viene a establecer las normas de señalización y de las normas de convivencia del peatón y el tranvía, fundamentalmente en su transcurso por zonas peatonales.

El régimen sancionador está regulado en el Título VI de la Ordenanza. En él se establecen las conductas constitutivas de infracción, y se establece la cuantía de las sanciones. Las infracciones a las normas contenidas en la presente Ordenanza, que a su vez constituyan infracción de los preceptos de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial o del Reglamento General de Circulación, se denunciarán conforme a esta normativa y, serán sancionadas en los términos previstos en la misma y de conformidad con «Las Normas de Graduación de las Sanciones en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial en las vías urbanas de la ciudad de Sevilla», aprobadas por el Ayuntamiento de Sevilla, en sesión plenaria celebrada el día 18 de enero de 2007.

El citado Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial atribuye en su artículo 7 a los municipios competencia para la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como para su vigilancia por medio de agentes propios, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra administración.

Asimismo, de conformidad con el citado artículo, el municipio es competente para la regulación, mediante una ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y el uso peatonal de las calles, y siempre dentro del marco de las disposiciones legales vigentes sobre estas materias.

En ejercicio de las competencias reconocidas por la legislación vigente se dicta la siguiente:

ORDENANZA DE CIRCULACIÓN DE PEATONES Y CICLISTAS

Título I. Disposiciones generales.

Capítulo I. Objeto, ámbito de aplicación y conceptos.

Artículo 1. Objeto.

La presente Ordenanza, que se dicta en ejercicio de las competencias municipales en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial reconocidas por el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, tiene por objeto la regulación de determinados aspectos de la ordenación del tráfico de vehículos, peatones y ciclistas en las vías urbanas de Sevilla y la concreción para este municipio de lo establecido en la normativa vigente en materia de tráfico, circulación de bicicletas y seguridad vial que resulta de aplicación en todas aquellas cuestiones no reguladas específicamente por la presente norma.

A tal efecto, la Ordenanza regula:

a. Las normas de circulación para las bicicletas y peatones en las vías ciclistas y zonas peatonales y las normas relativas al acceso a zonas de tráfico restringido.

b. Los criterios de señalización de las vías de utilización general y las específicas para áreas peatonales y de circulación de bicicletas.

c. Las infracciones derivadas del incumplimiento de las normas establecidas y las sanciones aplicables a las mismas.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Los preceptos de esta ordenanza serán aplicables en todo el término municipal de Sevilla y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos urbanos aptos para la circulación, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Artículo 3. Conceptos utilizados.

A los efectos de esta ordenanza, los conceptos básicos sobre vehículos, vías públicas y usuarios de las mismas, se entenderán utilizados en el sentido que para cada uno de ellos se concreta en el Anexo al presente texto.

Artículo 4. Competencias.

De conformidad con el acuerdo de 10 de julio de 2007, de la Junta de Gobierno de la ciudad de Sevilla, y con la Resolución de la Alcaldía número 468, de 1 de julio de 2007, de delegación de atribuciones:

- Es competencia de la Delegación de Movilidad la ordenación y control del tráfico.
- Es competencia de la Delegación de Urbanismo la conservación viaria y de los elementos instalados en la misma.
- Es competencia de la Delegación de Hacienda la imposición de sanciones por infracciones de tráfico, circulación y seguridad vial.
- Es competencia de los Distritos Municipales el otorgamiento de autorizaciones de vado permanente y el otorgamiento de autorizaciones de acceso a zonas de tráfico restringido.

Capítulo II. De la señalización de las vías.

Artículo 5. La Delegación de Movilidad ordenará la colocación, retirada y sustitución de las señales de tráfico que en cada caso proceda. Con carácter general, los particulares no podrán colocar señales de tráfico o circulación, salvo excepciones como la de las señales de vado permanente previa obtención de la correspondiente autorización otorgada por el correspondiente Distrito Municipal y el troquelado de la placa, una vez legalizado el badén.

Las personas usuarias de las vías objeto de esta Ordenanza están obligadas a obedecer las señales de circulación y a adaptar su comportamiento al mensaje de las señales reglamentarias existentes en las vías por las que circulen o transiten.

Artículo 6. Las señales instaladas en las entradas de la ciudad, individualmente o agrupadas en carteles, regirán para todo el término municipal, salvo señalización específica para un tramo de calle.

Las señales instaladas en las entradas de las zonas de prioridad peatonal y demás áreas de circulación restringida o de estacionamiento limitado, rigen en general, salvo excepción expresamente señalizada, para la totalidad del viario interior del perímetro.

Artículo 7. La instalación por particulares de señales informativas que no sean señales de tráfico (hoteles, farmacias, hoteles...), requerirá siempre de autorización municipal de la Gerencia Municipal de Urbanismo, que será otorgada cuando concurran motivos de interés público. No se autorizará

la colocación sobre las señales de tráfico o al lado de éstas, placas, carteles, marquesinas, anuncios, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o eficacia, deslumbrar a las personas usuarias de la vía o distraer su atención.

Se procederá a la retirada inmediata de toda aquella señalización que no sea señalización de tráfico que no esté debidamente autorizada o incumpla las condiciones de la autorización municipal, todo ello sin perjuicio de la sanción que correspondiera, en su caso, conforme establece la «Ordenanza Municipal de medidas para fomentar y garantizar la convivencia ciudadana en los espacios públicos de Sevilla» en fase de aprobación inicial por el Ayuntamiento el día 15 de marzo de 2007 en la actualidad.

Se prohíbe modificar el contenido de las señales de tráfico, colocar sobre ellas o al lado de éstas, placas, carteles, marquesinas, anuncios, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o eficacia, deslumbrar a las personas usuarias de la vía o distraer su atención.

Artículo 8. El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de tráfico, conforme a lo dispuesto en el artículo 133 del Reglamento General de Circulación es el siguiente:

1. Señales y órdenes de los agentes encargados de la vigilancia del tráfico.
2. Señalización circunstancial que modifique el régimen de utilización normal de la vía pública.
3. Semáforos.
4. Señales verticales de circulación.
5. Marcas Viales.

En el supuesto de que las prescripciones indicadas por diferentes señales entren en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria, según el orden a que se refiere el párrafo anterior, o la más restrictiva si se trata de señales del mismo tipo.

Artículo 9. Los pasos para peatones se señalizarán de la siguiente manera:

a) Los pasos de peatones con semáforos se señalizarán horizontalmente con dos rayas blancas discontinuas antideslizantes de 50 centímetros de ancho cada una, dispuestas perpendicularmente al eje de la calzada, dependiendo su separación de las características de la calle y de su intensidad de uso, y con una línea de detención continua de 40 centímetros de ancho separada a tres metros de la primera línea discontinua, o bien con señalización horizontal de bandas blancas continuas antideslizantes, según proceda.

b) Los pasos no semaforizados se señalizarán horizontalmente mediante una serie de rayas blancas de 50 centímetros cada una, dispuestas en bandas paralelas al eje de la calzada, formando un conjunto transversal a ésta.

En ambos casos se empleará pintura antideslizante.

Esta señalización se completará con otras señales verticales «P-20» y «S-13», siempre y cuando la anchura, características e intensidad de uso del vial lo aconsejen.

Artículo 10. Por razones de seguridad de tráfico y de tránsito peatonal, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la de la calzada. En todo caso, se atenderá a la continuidad física y formal de los itinerarios peatonales, sobre todo en la confluencia de las bocacalles con viales de primer y segundo orden, así como en las áreas residenciales.

Asimismo, podrán instalarse dispositivos que contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal allí donde coexista con la circulación de bicicletas por itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal.

Igualmente, y por las mismas razones, podrán ser instaladas en la calzada bandas debidamente señalizadas con el fin de obligar a la reducción de velocidad de los vehículos.

Artículo 11. Las vías ciclistas tendrán una señalización específica vertical y horizontal. Las señales horizontales indicarán el sentido de circulación, advirtiendo de la proximidad

de un paso de peatones, de un semáforo o una intersección. Las verticales las paradas obligatorias con semáforos en los cruces y advertirán a los conductores de vehículos a motor de la presencia o incorporación de ciclistas en los dos sentidos de circulación. Además de estas señales, el Ayuntamiento podrá incorporar otras informativas o de precaución complementarias a las existentes.

Artículo 12. Podrán implantarse dispositivos y/o señales específicas que contribuyan a la seguridad y comodidad de los/as ciclistas, tanto en calles de tráfico mixto como en calles que disponen de vía ciclista, tales como:

- Vías ciclistas en dirección opuesta a la del tráfico motorizado.
- Zonas avanzadas de espera en intersecciones semaforizadas.

Título II. De los peatones.

Capítulo I. Del tránsito peatonal.

Artículo 13. Los peatones circularán por las aceras, paseos y zonas peatonales debidamente señalizadas. Atravesarán las calzadas y las vías ciclistas, principalmente por los pasos señalizados. No obstante, los peatones podrán atravesar la calzada y las vías ciclistas, fuera de las zonas señalizadas, cerciorándose de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

Capítulo II. De las zonas de prioridad peatonal o zonas de acceso restringido al tráfico rodado y zonas peatonales.

Sección 1.ª Disposiciones generales.

Artículo 14. Objeto.

Por razones de seguridad o de necesidad de favorecer la fluidez de la circulación y por sus especiales características, podrá establecerse en determinadas zonas de la ciudad de Sevilla la restricción del acceso de vehículos a las mismas, así como del estacionamiento en sus calles, de conformidad con el artículo 16 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación.

Artículo 15. Zonas de prioridad peatonal o acceso restringido.

A los efectos de esta Ordenanza se considerarán Zonas de Acceso Restringido o Prioridad Peatonal aquellas en las que no se permite el acceso, circulación y estacionamiento a ningún vehículo que no cuente con la correspondiente autorización municipal o que se encuentre excluido de la prohibición general conforme al artículo 17, último párrafo de la Ordenanza.

Sin perjuicio de las modificaciones o de la creación de nuevas zonas que se aprueben mediante resolución al efecto, la zona de acceso restringido casco antiguo estará formada por las calles comprendidas en el interior del perímetro definido por las siguientes vías: Paseo de Colón, Avenida de Roma, Puerta de Jerez, Calle San Fernando, Plaza Don Juan de Austria, Avenida Menéndez Pelayo, Calle Recaredo, Avda. María Auxiliadora, Ronda de Capuchinos, Calle Muñoz León, Calle Resolana, Calle Torneo y Calle Arjona, todas ellas excluidas a excepción de Avda. de Roma, Puerta Jerez, calle San Fernando y Plaza de Don Juan de Austria.

Las Zonas de Acceso Restringido serán delimitadas mediante señalización vertical al efecto, sin perjuicio de poder utilizar otros elementos móviles de balizamiento que impidan o restrinjan la entrada y circulación de vehículos en la misma.

Artículo 16. Zonas peatonales.

A los efectos de esta Ordenanza se considerarán Zonas Peatonales aquellas en las que existe una prohibición general de acceso, circulación y estacionamiento de todo tipo de vehículos, y estarán formadas por las calles que se determinen mediante resolución al efecto.

Las Zonas Peatonales serán delimitadas mediante señalización vertical al efecto, sin perjuicio de poder utilizar otros elementos móviles de balizamiento que impidan o restrinjan la entrada y circulación de vehículos en la misma.

Artículo 17. Autorizaciones de acceso a zonas restringidas al tráfico.

No obstante, la prohibición general de acceso y estacionamiento de vehículos en Zonas de Acceso Restringido establecida en el artículo 2 de esta Ordenanza, el Distrito Municipal correspondiente expedirá para vehículos turismos que cumplan los requisitos que se especifican a continuación, la correspondiente Autorización Municipal, que deberá exhibirse en la parte interior del parabrisas y ser totalmente visible desde el exterior, cuando se acceda o estacione en las calles comprendidas en cada una.

La Autorización será expedida para una zona concreta, siendo inválida para las demás y en la misma se podrá determinar el itinerario autorizado.

No se expedirán autorizaciones a vehículos cuyos titulares no se encuentren al día en el pago del Impuesto Municipal de Vehículos de Tracción Mecánica del vehículo para el que solicitan autorización.

Las prohibiciones de circulación y estacionamiento establecidas en la presente Ordenanza en las Zonas de Acceso Restringido, afectarán a toda clase de vehículos, a excepción de bicicletas, ciclomotores y motocicletas. Dichas prohibiciones no afectarán a la circulación y estacionamiento de los vehículos en servicio que se especifican a continuación:

- 1) Los pertenecientes al Servicio de Prevención y Extinción de Incendios y Salvamento.
- 2) Los pertenecientes a los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad.
- 3) Los pertenecientes a la Asistencia Sanitaria.
- 4) Los pertenecientes al Servicio de Parques y Jardines.
- 5) Los pertenecientes al Servicio de Recogida de Residuos Sólidos Urbanos (LIPASAM).
- 6) Los pertenecientes a EMASESA.
- 7) Los pertenecientes al Transporte Público de viajeros.
- 8) Los pertenecientes a empresas de suministro de electricidad, gas, telefonía fija o similar.
- 9) Los vehículos nupciales y funerarios.
- 10) Los provistos de tarjeta de tarjeta de aparcamiento de vehículos para personas con movilidad reducida expedida por la Junta de Andalucía.
- 11) Los vehículos pertenecientes a correos y servicios postales.
- 12) Los vehículos de Servicio Público en servicio oficial.

Artículo 18. Autorizaciones de acceso a zonas peatonales.

No obstante, la prohibición general de acceso y estacionamiento de vehículos en Zonas Peatonales establecida en el artículo 16 de esta Ordenanza, el Distrito Municipal correspondiente expedirá para vehículos que cumplan los requisitos que se especifican en el artículo 25, la correspondiente autorización municipal para acceder a garajes autorizados situados en estas Zonas Peatonales, la cual, durante el tiempo de tránsito por la misma, deberá exhibirse en la parte interior del parabrisas y ser totalmente visible desde el exterior.

La autorización será expedida para una zona concreta, siendo inválida para las demás y en la misma se podrá determinar el itinerario autorizado.

Para hacer más efectiva la limitación de acceso, podrá instalarse en la entrada a la Zona Peatonal mecanismos automáticos de control, en cuyo caso, junto con autorización de acceso, se facilitará el medio de apertura habilitado.

Las prohibiciones de circulación y estacionamiento establecidas en la presente Ordenanza en las Zonas Peatonales,

afectarán a toda clase de vehículos. Dichas prohibiciones sin embargo no afectarán a la circulación de los vehículos en servicio y exclusivamente para los supuestos en los que el acceso sea imprescindible para la prestación del mismo, que se especifican a continuación:

- 1) Los pertenecientes al Servicio de Prevención y Extinción de Incendios y Salvamento.
- 2) Los pertenecientes a los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad.
- 3) Los pertenecientes a la Asistencia Sanitaria.
- 4) Los pertenecientes al Servicio de Parques y Jardines.
- 5) Los pertenecientes al Servicio de Recogida de Residuos Sólidos Urbanos (LIPASAM).
- 6) Los pertenecientes a EMASESA.

Los vehículos relacionados en los números 4, 5 y 6 circularán por el itinerario que se les autorice, a cuyo efecto solicitarán dicha autorización con una propuesta a la Delegación de Movilidad, que les será otorgada, en su caso, previo informe del Servicio de Proyectos y Obras de dicha Delegación.

Artículo 19. Carga y descarga.

Los vehículos destinados a carga y descarga podrán acceder a las Zonas de Acceso Restringido sin necesidad de autorización, exclusivamente durante el tiempo que realicen dichas tareas y en el horario que el Ayuntamiento tenga establecido en cada momento para ellas.

Artículo 20. Clases de autorizaciones.

Podrán obtener autorización de Acceso a Zonas de Tráfico Restringido y, en su caso, a Zonas Peatonales los vehículos que cumplan los requisitos que a continuación se indican, estableciéndose las siguientes clases de autorizaciones:

a) Autorizaciones clase A: Aquellos vehículos que, estando incluidos en la Matrícula del Impuesto Municipal de Vehículos de Tracción Mecánica del Ayuntamiento de Sevilla, sean propiedad de vecinos residentes empadronados en el municipio de Sevilla en calle comprendida en zona de acceso restringido, o figuren en la correspondiente póliza de seguro de dicho vehículo como conductor habitual, de vecinos residentes empadronados en el municipio de Sevilla en calle comprendida en Zona de Acceso Restringido.

b) Autorizaciones clase B: Aquellos vehículos que sean propiedad del a su vez propietario o usuario de plaza de garaje sita en calle comprendida en zona de acceso restringido o en zona peatonal, o figuren en la correspondiente póliza de seguro de dicho vehículo como conductor habitual, el propietario o usuario de plaza de garaje sita en calle comprendida en zona de acceso restringido o en zona peatonal. Estas autorizaciones serán solo de acceso, sin que implique permiso de estacionamiento en la vía pública.

También se expedirán autorizaciones de la clase B, a aquellos vehículos que sean propiedad del a su vez propietario o usuario de plaza de garaje para cuyo acceso sea imprescindible el transcurrir por calle comprendida en zona de acceso restringido o en zona peatonal, o figuren en la correspondiente póliza de seguro de dicho vehículo como conductor habitual, el propietario o usuario de plaza de garaje para cuyo acceso sea imprescindible el transcurrir por calle comprendida en zona de acceso restringido o en zona peatonal.

Sección 2.^a Autorizaciones de la clase A.

Artículo 21. Plazo de validez.

Las autorizaciones de la CLASE A se otorgarán por un plazo de validez de dos años.

Artículo 22. Expedición de autorizaciones de la clase A.

Las autorizaciones de acceso a Zonas Restringidas al Tráfico de la clase A cuando no sean de carácter temporal serán expedidas por el Distrito Municipal en que se encuentren ubicadas dichas zonas, e irán vinculadas a una matrícula concreta,

El Distrito expedirá de oficio cada dos años las autorizaciones de la Clase A correspondientes a los propietarios de los vehículos, que serán remitidas por correo a sus titulares.

El resto de los interesados en obtener la autorización que, cumpliendo los requisitos, no la recibieran por cualquier causa, deberán solicitarla por escrito al correspondiente Distrito Municipal.

Los interesados que tengan derecho a la expedición de la autorización por figurar en la correspondiente póliza de seguro de dicho vehículo como conductor habitual del mismo y ser vecino empadronado en el municipio de Sevilla en calle comprendida en Zona de Acceso Restringido, acompañarán a su solicitud, fotocopia compulsada de la correspondiente póliza de seguro.

Artículo 23. *Concepto de propietario de vehículo.*

A los efectos de la presente Ordenanza, se considerará propietario del vehículo a quien conste como tal en el correspondiente permiso de circulación.

Sección 3.^a *Autorizaciones de la clase B.*

Artículo 24. *Plazo de validez.*

Las autorizaciones de la clase B se otorgarán por un plazo de validez de dos años cuando los solicitantes sean propietarios de las plazas de garaje, y por un año cuando los solicitantes sean usuarios de plazas de garaje, salvo que la duración del derecho de disfrute de la plaza sea inferior, en cuyo caso se otorgará por dicho plazo.

Artículo 25. *Expedición de autorizaciones de la clase B.*

Las autorizaciones de acceso a zonas restringidas al tráfico y a zonas peatonales de la clase B serán expedidas por el Distrito Municipal en que se encuentren ubicadas dichas zonas, e irán vinculadas a una matrícula concreta.

Las autorizaciones de la clase B serán sólo de acceso, sin que impliquen permiso de estacionamiento en la vía pública, conforme a lo establecido en el artículo 7 de esta Ordenanza.

La expedición de autorizaciones de la clase B se realizará previa solicitud por escrito. El solicitante deberá acreditar:

- a) La propiedad del garaje o del título por el que sea usuario de la plaza.
- b) Que el garaje está dado de alta en la Matrícula de la Tasa de Entrada y Salida de vehículos a través de las aceras.
- c) Que el garaje cuenta con la correspondiente autorización de vado.
- d) Que en la correspondiente póliza de seguros, en el supuesto de que el solicitante tenga derecho a la expedición de la autorización por ser el conductor habitual del vehículo, figura como tal.

En el caso de que el solicitante no acreditase la totalidad de las mencionadas circunstancias, la autorización será denegada. El número de autorizaciones expedidas nunca será superior al de las plazas que figuren en la matrícula de la tasa de entrada y salida de vehículos a través de las aceras.

Artículo 26. *Concepto de usuario de plaza de garaje.*

A los efectos de la presente Ordenanza, se entenderá que son usuarios de plazas de garaje aquellos que disfruten de su uso por cualquier título legítimo distinto del de propiedad, tales como el de arrendatario, el de usufructuario, etc...

Sección 4.^a *Otras disposiciones.*

Artículo 27. *Tasas.*

Las autorizaciones de Acceso a Zonas de Tráfico Restringido y a Zonas Petonales no surtirán efecto hasta tanto no se encuentren debidamente reintegradas con los correspondientes sellos municipales incorporados al documento y matados por

el sello de la Oficina que los expenda o del Distrito Municipal correspondiente, por el importe establecido en la Ordenanza de la Tasa por los documentos que expida o de que entienda la Administración o las Autoridades a instancia de parte, vigente en cada momento, con excepción de las Autorizaciones de carácter temporal recogidas en el artículo 17 de esta Ordenanza, que serán gratuitas.

Artículo 28. *Obligaciones del titular de la autorización.*

El titular de la autorización de acceso a zonas de tráfico restringido o a zonas peatonales de cualquier clase, vendrá obligado a:

- a) Comunicar por escrito al Ayuntamiento los cambios de domicilio, cuando la Autorización sea de la clase A, procediendo a la devolución del documento en que dicha autorización conste, en el plazo de quince días desde que éste se produzca.
- b) Comunicar por escrito al Ayuntamiento la pérdida por cualquier causa de la condición de propietario o usuario de la plaza de garaje, cuando la autorización sea de la clase B, procediendo a la devolución del documento en que dicha autorización conste, en el plazo de quince días desde que ésta se produzca.
- c) Comunicar al Ayuntamiento la pérdida de la condición de propietario del vehículo para el que se expidió la autorización de cualquier clase, procediendo a la devolución del documento en que dicha autorización conste, en el plazo de quince días desde que ésta se produzca.

Artículo 29. *Autorizaciones extraordinarias.*

Cualquier otra autorización de acceso a zonas de tráfico restringido o a zonas peatonales distintas de las reguladas en la presente Ordenanza, tales como las correspondientes a camiones de obra, camiones de mudanza, etc..., se expedirá por la Delegación de Movilidad tras la acreditación que en cada caso se considere suficiente para justificar el acceso extraordinario, previo informe del correspondiente Servicio Técnico.

En la autorización que se expida se indicará el plazo de validez de la misma, así como el resto de los aspectos que se consideren necesarios determinar.

Artículo 30. *Zonas de acceso restringido de carácter temporal.*

Con ocasión de la celebración de eventos especiales tales como la Feria de Abril, la Semana Santa, Fiestas de Navidad, o cualesquiera otros, podrán establecerse zonas de acceso restringido o zonas peatonales de carácter temporal, que afectarán a las calles que en cada caso se determinen mediante resolución al efecto, debiéndose expedir Autorizaciones de Acceso con los mismos requisitos que para las autorizaciones de acceso a zonas de acceso restringido o a zonas peatonales de carácter permanente.

El plazo de validez de éstas se corresponderá con el plazo durante el cual se establezcan las limitaciones de acceso y estacionamiento, pudiéndose señalar un horario para las mismas.

La resolución por la que se acuerde el establecimiento de zonas de acceso restringido o zonas peatonales de carácter temporal indicará la relación de calles que queden afectadas por la restricción, así como el plazo y horario de las limitaciones.

Artículo 31. *Autorizaciones de acceso a zonas de acceso restringido para hoteles.*

Los Hoteles sitos en calle comprendida en zona de acceso restringido que cuenten con parking, podrán solicitar autorizaciones de acceso para sus clientes que se otorgarán en número que no supere el de plazas de garaje de éste. Se precisará para obtenerlas la presentación de la correspondiente solicitud en el Distrito Municipal en el que el hotel se encuentre ubicado, así como la documentación acreditativa del cumplimiento de los siguientes requisitos:

- A) Que el parking cuente con la correspondiente autorización de vado.
- B) Que el parking esté incluido en la matrícula de la tasa de entrada y salida de vehículos del Ayuntamiento.
- C) Que el hotel presente la correspondiente certificación positiva expedida por la Tesorería Municipal, de estar al corriente en el cumplimiento de las obligaciones tributarias con el Ayuntamiento de Sevilla.

Las autorizaciones expedidas a los hoteles tendrán un plazo de validez de un año, y serán autorizaciones solo de acceso, sin que impliquen permiso de estacionamiento en la vía pública.

Una vez expedidas las correspondientes autorizaciones para el hotel en el número que le correspondan, no se expedirá ninguna otra, ni por causa de extravío ni por cualquier otra.

Este tipo de autorizaciones, también carecerán de validez hasta tanto no se encuentren debidamente reintegradas con los correspondientes sellos municipales incorporados al documento y matados por el sello de la Oficina que los expenda o del Distrito Municipal correspondiente, por el importe establecido en la Ordenanza de la Tasa por los documentos que expida o de que entienda la Administración o las Autoridades a instancia de parte, vigente en cada momento, de conformidad con el artículo 14 de la presente Ordenanza.

Artículo 32. Las zonas de prioridad peatonal o zonas de acceso restringido se señalizarán a la entrada y a la salida, sin perjuicio de los elementos móviles que se puedan colocar para impedir o controlar los accesos de vehículos.

De estimarse necesario, en las zonas de prioridad peatonal o Zonas de Acceso Restringido podrá establecerse mediante la oportuna señalización la obligatoriedad de circular sin sobrepasar la velocidad máxima de 20 km/h.

Se podrá circular con patines y bicicletas por las zonas de prioridad peatonal o zonas de acceso restringido en las condiciones indicadas en los artículos 39 y 40 del Título III de esta Ordenanza.

Capítulo III. *Del tránsito con patines y monopatines.*

Artículo 33. Los patines sin motor o aparatos similares, así como las sillas para personas con movilidad reducida, transitarán únicamente por las aceras, zonas peatonales y carril bici, no pudiendo invadir carriles de circulación de vehículos a motor. En su tránsito, los patinadores deberán acomodar su marcha a la de los peatones, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro. En ningún caso tendrán prioridad respecto de los peatones.

Artículo 34. Los monopatines y aparatos similares únicamente podrán utilizarse con carácter deportivo en las zonas específicamente señalizadas en tal sentido. Los monopatines no podrán ser utilizados por aceras, zonas peatonales, ni tampoco por carriles bici.

Título III. *De las bicicletas.*

Capítulo I. *De la circulación y uso de bicicletas.*

Artículo 35. Las bicicletas circularán por los carriles bici cuando estos existan, sin perjuicio de que les esté permitido circular en caso contrario por la calzada ordinaria.

Artículo 36. La circulación en bicicleta por las vías urbanas respetará la señalización general y la normativa sobre circulación y tráfico, así como aquella otra que se pueda establecer expresamente al efecto por las autoridades municipales con competencia en la materia.

De conformidad con el artículo 18.2 del Reglamento General de Circulación, no se podrá conducir bicicleta, ni ningún otro vehículo, utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, ni conducir utilizando manualmente el teléfono móvil o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción.

Artículo 37. El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla, respetando en todo momento los principios de continuidad y seguridad vial.

Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas a fin de evitar su progresivo deterioro. Cualquier tipo de intervención, derivadas de actuaciones tanto públicas como privadas, que pueda afectar a alguna de las infraestructuras ciclistas objeto de esta normativa, vendrá obligada a reponer aquellas a su ser y estado originario una vez finalizada.

Artículo 38. Las bicicletas deberán disponer de timbre y luces o reflectantes previstos en la legislación vigente. Asimismo podrán estar dotadas de elementos accesorios adecuados para el transporte diurno y nocturno de menores y de carga tales como sillas acopladas, remolques, semirremolques y resto de dispositivos debidamente certificados u homologados, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen. Cuando sea obligatorio el uso de alumbrado, los conductores de bicicletas que circulen por vías interurbanas deberán llevar prenda reflectante.

Artículo 39. Las vías ciclistas, segregadas del resto del tráfico y de las zonas destinadas al tránsito peatonal, solamente podrán ser utilizadas para la circulación en bicicleta, patines, triciclos para adultos, bicicletas eléctricas y sillas de personas discapacitadas. Los usuarios de tales vías deberán mantener una velocidad moderada, entre un máximo de 15 - 20 km/hora aproximadamente, sin perjuicio de mantener la debida precaución y cuidado durante la circulación.

Artículo 40. La circulación en bicicleta por los itinerarios marcados deberá realizarse dentro de las bandas señalizadas, si las hubiere, manteniendo una velocidad moderada por debajo de los 10 km/hora aproximadamente y respetando en todo caso la prioridad de paso de los peatones. Los ciclistas, asimismo, mantendrán una distancia de al menos un metro en las maniobras de adelantamiento o cruce con peatones y no realizarán maniobras bruscas que pongan en peligro su integridad física.

Artículo 41. Salvo prohibición expresa por motivos excepcionales se permite la circulación en bicicleta por los parques públicos y paseos, siempre que se adecue la velocidad a la de los viandantes, se mantenga una velocidad moderada por debajo de los 10 km/hora aproximadamente, y no se realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones.

Con carácter excepcional y, en viales de un solo sentido de circulación, el Ayuntamiento podrá permitir, debidamente señalizada, la circulación ciclista en el sentido contrario.

Así mismo, no obstante lo establecido en el artículo 35 de esta Ordenanza, el Ayuntamiento podrá establecer zonas de tránsito compartido entre peatones y bicicletas, por las que éstas últimas circularán por los lugares debidamente señalizados.

En zonas peatonales y en aceras de más de cinco metros de anchura, en los que al menos tres de ellos estén expeditos y no exista carril bici señalizado, las bicicletas podrán circular, en los momentos en los que no exista aglomeración de viandantes, siempre que:

- a) Mantengan una velocidad moderada por debajo de los 10 km/hora.
- b) Respeten en todo momento la prioridad de los peatones.
- c) Mantengan una distancia de al menos un metro con la fachada de los edificios, así como con los peatones en las operaciones de adelantamiento o cruce, y
- d) No realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones.

El Ayuntamiento podrá establecer prohibición de circulación a las bicicletas, en los horarios que en cada caso se determinen, por determinadas zonas peatonales o por las aceras de

determinadas calles sin carril bici señalizado, aunque aquellas tengan más de cinco metros continuos de anchura.

Artículo 42. En la calzada, las bicicletas circularán preferentemente por el carril de la derecha. De existir carriles reservados a otros vehículos, éstas circularán preferentemente por el carril contiguo al reservado.

Los adelantamientos a bicicletas por parte de vehículos motorizados se realizarán siempre habilitando un espacio, entre éste y la bicicleta, de al menos metro y medio de longitud.

Artículo 43. Las infraestructuras específicamente diseñadas para el aparcamiento de bicicletas en las vías urbanas serán de uso exclusivo para estas. Las bicicletas se estacionarán en ellas debidamente aseguradas.

En los supuestos de no existir tales estacionamientos, en un radio de 50 metros, o se encontraran todas las plazas ocupadas, las bicicletas podrán ser amarradas a árboles o elementos del mobiliario urbano siempre que con ello no se perjudique la salud del árbol, no impidan su perfecta visibilidad alterando su función señalización, ni se entorpezca el tránsito de vehículos o peatones.

En cualquier caso, no podrán estacionarse bicicletas en aceras con anchura total inferior a 1,5 metros.

Artículo 44. Las bicicletas que circulen por vías ciclistas o por los itinerarios señalizados o por zonas con limitación de velocidad a 30 km/h., podrán arrastrar un remolque o semirremolque, tanto de día como de noche, para el transporte de todo tipo de bultos y niños/as, en dispositivos debidamente certificados u homologados, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen.

Asimismo, se autoriza transportar, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en sillas acopladas a las bicicletas debidamente certificadas u homologadas, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen.

Capítulo II. *Del registro de bicicletas.*

Artículo 45. El Ayuntamiento creará un Registro de Bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de evitar los robos o extravíos de las mismas y facilitar su localización. En el mismo podrán ser registradas las bicicletas que dispongan de número de serie cuya gestión será competencia de la Gerencia Municipal de Urbanismo.

Podrán registrar sus bicicletas las personas mayores de catorce años, aportando los siguientes datos:

- Nombre y apellidos del titular.
- Domicilio y teléfono de contacto.
- Número del documento de identidad.
- Número de serie de la bicicleta.
- Marca, modelo y color de la bicicleta.

En el caso de bicicletas pertenecientes a menores de catorce años, la inscripción se realizará a nombre de sus progenitores o tutores legales.

Al inscribir el vehículo en el Registro, su titular podrá hacer constar si dispone de aseguramiento voluntario.

Las normas de funcionamiento del Registro de Bicicletas serán establecidas mediante la correspondiente resolución.

Título IV. *De la circulación, parada, estacionamiento y actuaciones singulares en áreas peatonales y vías ciclistas.*

Artículo 46. *De la circulación.*

Los vehículos motorizados no podrán circular por aceras, zonas exclusivas de peatones, vías ciclistas o los mencionados carriles reservados.

En las calles sin aceras, en las zonas peatonales y en las de gran afluencia de peatones, todos los vehículos circularán a velocidad máxima de veinte (20) km/h. adoptando las precauciones necesarias. Los conductores deben conceder prioridad a los peatones y los ciclistas. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares indicados por señales o por marcas.

Artículo 47. *De la parada.*

Queda prohibida la parada de vehículos a motor en:

- Donde se entorpezca la circulación de personas o ciclistas.
- Cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso de personas a un inmueble.
- Sobre las aceras, paseos, zonas peatonales y jardines.
- En pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos para peatones.
- En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano o en los reservados para las bicicletas.
- En los rebajes de acera para el paso de discapacitados físicos y peatones.

Artículo 48. *Del estacionamiento.*

Los vehículos motorizados no están autorizados a estacionar sobre la acera, vías ciclistas, pasos para peatones y para bicicletas y paradas de transporte público.

Las bicicletas se estacionarán en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, debidamente aseguradas en las parrillas habilitadas al efecto. En caso de que estos no existieran, o se encontraran todas las plazas ocupadas, podrán estacionarse en otros lugares, siempre que no obstaculicen el tránsito peatonal ni la circulación de vehículos y en ningún caso podrán sus usuarios sujetarlas a elementos del mobiliario urbano sobre los que puedan causar desperfectos o impedir su normal uso, ni estacionarlas en aceras con anchura total inferior a 1,5 metros.

Artículo 49. *De actuaciones singulares.*

La ocupación de acera, zona peatonal, vía ciclista, carril de circulación o banda de aparcamiento, para la realización de obras públicas o privadas, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o de cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta Ordenanza, necesitará la autorización previa de la Gerencia de Urbanismo y se regirá por lo dispuesto en las normas municipales y en la autorización, que contendrá las condiciones particulares a que deberá ajustarse el desarrollo de la ocupación autorizada, de obligado cumplimiento para la persona titular de la autorización, que determinará la forma de realizarse para que se generen los mínimos conflictos posibles a los usuarios.

El incumplimiento de las condiciones de la autorización podrá dar lugar a la suspensión inmediata de la obra y obligación de reparación de la zona al estado anterior al comienzo de la misma, así como a la sanción que en su caso le corresponda, conforme la «Ordenanza Municipal de medidas para fomentar y garantizar la convivencia ciudadana en los espacios públicos de Sevilla» en fase de aprobación inicial por el Ayuntamiento el 15 de marzo de 2007 en la actualidad.

Título V. *De la señalización y de las normas de convivencia del peatón y el tranvía, fundamentalmente en su transcurso por zonas peatonales.*

Artículo 50. *De la señalización de las zonas peatonales por donde discurra el tranvía.*

Las zonas peatonales por las que discurra el tranvía tendrán una señalización específica vertical y horizontal, que incluirá las zonas de parada de tranvías. El tranvía no podrá parar fuera de las zonas especialmente habilitadas para ello, y dichas zonas de parada serán de exclusivo uso del mismo.

Así mismo se señalizará horizontalmente la plataforma por la que discurra el tranvía, que comprenderá la zona entre raíles y una zona de servicio a cada lado de los mismos.

Artículo 51. *De la prioridad del tranvía.*

Con carácter general, la señalización garantizará la prioridad del tranvía sobre los demás vehículos.

En las zonas peatonales donde discurra el tranvía, la preferencia de paso entre los peatones y el tranvía será en todo caso del tranvía, salvo en los cruces provistos de semáforos en los que prevalecerán las indicaciones del mismo, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8 de la presente Ordenanza relativo a la prioridad entre las distintas señales de tráfico.

Artículo 52. *Del uso de la plataforma.*

Se considerará la plataforma del tranvía zona de no tránsito. No obstante, los peatones podrán atravesarla fuera de las zonas señalizadas para su cruce, cerciorándose de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

Artículo 53. *Del límite de velocidad del tranvía en zona peatonal.*

Con carácter general, la velocidad de marcha del tranvía estará en función de las circunstancias de visibilidad, de las características técnicas del tranvía y del tráfico del lugar, de manera que pueda ser detenido de forma inmediata ante cualquier obstáculo o señal que indique parada sin que peligre en ningún momento la seguridad de la circulación. En cualquier caso, el tranvía no circulará en zonas peatonales a velocidades superiores a los veinte kilómetros por hora.

Artículo 54. *Del cruce del tranvía con vehículos rodados.*

Los vehículos extremarán su precaución cuando en su camino se crucen con una línea del tranvía, el cual tiene prioridad de paso. Los cruces serán convenientemente señalizados.

Artículo 55. *De la prohibición de parada y estacionamiento.*

Queda prohibido parar y estacionar sobre los raíles de los tranvías o tan cerca de los mismos que pueda entorpecerse su circulación.

Artículo 56. *De otras normas de circulación en relación al tranvía.*

Por excepción, y si hubiese espacio suficiente para ello, el adelantamiento se efectuará por la derecha y adoptando las máximas precauciones en vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central.

Las indicaciones del semáforo consistentes en una franja blanca iluminada sobre fondo circular negro, se refieren exclusivamente a los tranvías y a los autobuses de línea regulares, a no ser que exista un carril bus-taxi; en tal caso sólo se refiere a los que circulen por él.

Título VI. *Régimen sancionador.*

Capítulo I. *Procedimiento sancionador.*

Artículo 57. Las infracciones a las normas contenidas en la presente Ordenanza, que a su vez constituyan infracción de los preceptos de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial o del Reglamento General de Circulación, se denunciarán conforme a esta normativa y, serán sancionadas en los términos previstos en la misma y de conformidad con «Las Normas de Graduación de las Sanciones en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial en las vías urbanas de la ciudad de Sevilla», aprobadas por el Ayuntamiento de Sevilla, en sesión plenaria celebrada el día 18 de enero de 2007.

A las infracciones y sanciones indicadas en el presente título de esta Ordenanza se aplicará el procedimiento sancionador correspondiente a las infracciones en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, y serán tramitadas por el Servicio de Multas, en cuanto tales.

Artículo 58. La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta ordenanza recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción.

Cuando sea declarada la responsabilidad de los hechos cometidos por un menor de 18 años, responderán solidariamente con él sus padres, tutores, acogedores y guardadores

legales o de hecho por este orden, en razón del cumplimiento de la obligación impuesta a los mismos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores.

La responsabilidad solidaria quedará referida estrictamente a la pecuniaria derivada de la multa impuesta.

Artículo 59. La tramitación del procedimiento sancionador será independiente de aquellos otros procedimientos que, para la restauración de la realidad física alterada o para la ejecución forzosa, iniciados conforme lo establecido en la «Ordenanza Municipal de medidas para fomentar y garantizar la convivencia ciudadana en los espacios públicos de Sevilla» en fase de aprobación inicial por el Ayuntamiento el 15 de marzo de 2007 en la actualidad.

Artículo 60. El plazo de prescripción de las infracciones previstas en esta Ordenanza será de tres meses.

Capítulo II. *Infracciones y sanciones.*

Artículo 61. Son infracciones a la presente Ordenanza las siguientes conductas:

- a) El incumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 28 de la presente Ordenanza.
- b) Circular con patines sin motor o aparatos similares con carácter deportivo fuera de las zonas señalizadas en tal sentido.
- c) Utilizar monopatines por aceras, zonas peatonales o por carriles bici.
- d) Ocupar los aparcamientos para bicicletas con ciclomotores o motocicletas.
- e) El tránsito peatonal de manera continuada por las vías para ciclistas debidamente señalizadas.
- f) No usar las infraestructuras específicamente diseñadas para el estacionamiento de bicicletas en las vías urbanas existiendo tales estacionamientos, en un radio de 50 metros, existiendo plazas libres.
- g) Amarrar las bicicletas a árboles entorpeciendo el tránsito de vehículos o peatones.
- h) Amarrar las bicicletas a elementos del mobiliario urbano entorpeciendo el tránsito de vehículos o peatones.
- i) Amarrar las bicicletas a señales de tráfico impidiendo su perfecta visibilidad o entorpeciendo el tránsito de vehículos o peatones.
- j) Estacionar las bicicletas en aceras con anchura total inferior a 1,5 metros.

Artículo 62. *De las sanciones.*

La graduación de las sanciones se realizará, bajo los criterios establecidos en el artículo 69 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en su redacción dada por la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, esto es:

- a) La gravedad y trascendencia del hecho.
- b) El peligro potencial creado para el propio infractor y el peligro potencial creado para los demás usuarios de la vía.
- c) Y la proporcionalidad.

Las infracciones se sancionarán con multa de treinta (30) hasta setenta (70) euros.

El plazo de prescripción de las sanciones previstas en esta Ordenanza será de seis meses.

Disposición adicional.

El Ayuntamiento elaborará un catálogo general de acuerdo con la presente Ordenanza calificando las vías e itinerarios

ciclistas dentro de alguna de las categorías existentes en el anexo para público conocimiento de los ciudadanos. La nueva creación y/o la modificación sustancial de los trazados y/o características de estas vías e itinerarios implicará la necesidad de calificar, o, en su caso, revisar la calificación existente de conformidad con el propio anexo en ambos casos.

Disposición final.

La presente Ordenanza entrará en vigor, en los términos establecidos en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y permanecerá vigente hasta tanto se acuerde su modificación o derogación.

ANEXO

Acera: Zona longitudinal de la carretera o calzada, elevada o no, destinada al tránsito de peatones.

Bicicleta: Vehículo de dos ruedas accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas. Las bicis que estén plegadas se considerarán, a todos los efectos, como un bulto de equipaje.

Ciclo: Vehículo de dos o tres ruedas accionado por el esfuerzo muscular mediante pedales.

Carril: Banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

Carril reservado: Carril por el que únicamente se permite la circulación de determinados vehículos en función de la señalización implantada en el mismo.

Ciclomotor: Tienen la condición de ciclomotor los vehículos que se describen a continuación:

- Vehículo de dos ruedas provistos de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³ si es de combustión interna y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.
- Vehículo de tres ruedas provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³ si es de combustión interna y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.
- Vehículo de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kg. Excluida la masa de las baterías en el caso de vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada igual o inferior a 50 cm³ para los motores de explosión o cuya potencia máxima neta sea igual o inferior a 4 kw para los demás tipos de motores.

Itinerarios ciclistas señalizados en zonas peatonales: Espacio acondicionado para la circulación de bicicletas en una zona peatonal y que debe disponer de señalización horizontal o vertical, o ambas. En estos itinerarios, tiene preferencia el peatón.

Monopatín: Tabla sobre ruedas que permite deslizarse por un pavimento resistente y uniforme.

Motocicleta: Automóvil de dos ruedas con o sin sidecar, entendiendo como tal el habitáculo adosado lateralmente a la motocicleta y el de tres ruedas.

Parada: Inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo.

Patines sin motor: Aparato adaptado al pie dotado de ruedas que permite deslizarse por un pavimento resistente y uniforme.

Peatón: Persona que sin ser conductor transita por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2 de esta Ordenanza. Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o una silla de ruedas, o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas y las personas que circulan al paso en una silla de ruedas con o sin motor.

Triciclo: Vehículo de tres ruedas accionado por el esfuerzo muscular mediante pedales o manivelas.

Turismo: Automóvil, distinto del de la motocicleta, especialmente concebido y construido para el transporte de personas y con capacidad hasta nueve plazas, incluido el conductor.

Vehículo: Artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2 de esta ordenanza.

Vías ciclistas: Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos con la señalización horizontal y vertical correspondiente y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos. Pueden ser de dos clases: Acera-bici, vía ciclista señalizada sobre la acera, y Carril bici, vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido. En estas vías, tendrá preferencia la bicicleta.

Zona avanzada de espera: Espacio adelantado a una línea de parada de tráfico que tiene como objetivo permitir a las bicicletas iniciar la marcha en cabeza de los vehículos a motor donde existan paradas semaforizadas.

Zonas de Acceso Restringido o Prioridad Peatonal: Aquellas en las que no se permite el acceso, circulación y estacionamiento a ningún vehículo que no cuente con la correspondiente autorización municipal o que se encuentre excluido de la prohibición general conforme al artículo 17 de la presente Ordenanza.

Lo que se hace público para su general conocimiento, advirtiéndose que contra «La Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas», podrá interponerse en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de esta publicación, recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, conforme a lo dispuesto en el art. 107.3 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y art. 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Sevilla a 26 de septiembre de 2007.—El Secretario General, Luis Enrique Flores Domínguez.

20W-13219



ANEXO VII:

**MODELO DE ORDENANZA DE REGULACIÓN DE LA
MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LOS
NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS**



MODELO DE ORDENANZA DE REGULACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LOS NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS

TÍTULO PRELIMINAR

Capítulo I. Competencia y ámbito de aplicación

Artículo 1. Objeto

La presente Ordenanza tiene por objeto especificar todos los aspectos a tener en cuenta a la hora de planificar nuevos desarrollos urbanísticos, para asegurar un sistema de movilidad sostenible, que ayude a reducir el impacto negativo del transporte urbano en sus diferentes modos, beneficiando los más eficientes. De acuerdo con el principio de autonomía local para la gestión de sus respectivos intereses así como la posibilidad de crear normativas legales, la presente ordenanza tiene por objeto la regulación, intervención y control administrativo de todos aquellos bienes, recursos y actividades susceptibles de afectar a la movilidad urbana.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

1. Las prescripciones de la presente Ordenanza son de aplicación en los nuevos desarrollos pertenecientes al término municipal de XXXX.

Por nuevos desarrollos urbanísticos se entiende todos aquellos sectores que están pendientes de ser transformados y urbanizados mediante una ordenación de detalle y precisa, por el instrumento de planeamiento correspondiente, y que forman o formarán parte de la ciudad a corto o medio plazo.

2. Cuando existan regulaciones específicas de rango superior, las prescripciones de la presente Ordenanza se aplicarán con sujeción al principio de jerarquía de las normas y como complemento de aquéllas.

Artículo 3. Competencias

El Ayuntamiento de XXX, a través de la Concejalía de Urbanismo u otro Órgano competente en materia de urbanismo, en la elaboración y posterior aprobación de los planes urbanísticos, deberá asegurar el preciso cumplimiento de la presente Ordenanza.



Artículo 4. Principios Generales

1. Las competencias públicas tendentes a la generación de nuevos desarrollos urbanísticos tienen como fin la utilización del suelo conforme al interés general y de acuerdo con el principio de desarrollo sostenible.

Artículo 5. Los instrumentos de planeamiento urbanístico

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico tendrán como objetivo la mejora de la calidad de vida, en el marco del desarrollo sostenible.

2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico deberán concretar, para el ámbito territorial que en cada caso les corresponda, la aplicación de los objetivos de movilidad, mediante el establecimiento de directrices, propuestas operativas e indicadores de control.

3. Los Planes Generales de Ordenación Urbana o instrumentos equivalentes de las Comunidades Autónomas, establecerán las directrices necesarias para alcanzar una movilidad sostenible en el municipio.

4. No se podrá aprobar un Plan que no contenga medidas expresas tendentes a facilitar la consecución de una movilidad sostenible tanto en la ciudad y urbanización existentes, como en las actuaciones futuras, de acuerdo con el artículo..... de la ley, del principio de movilidad sostenible.

5. En todo instrumento de planeamiento general se deberá contener un estudio de viabilidad, en el sentido de desarrollo sostenible, en el que se justificará la sostenibilidad del modelo urbanístico elegido y, en particular, en lo relativo a la movilidad y promoción del transporte público y a los modos motorizados y no motorizados.

6. Los instrumentos que generen nuevos sectores urbanísticos deberán atenerse a lo indicado para el planeamiento general.

Artículo 6. Instrumentos de planeamiento pormenorizado

Los Planes Parciales de Ordenación Urbana, de Reforma Interior, Planes Especiales o instrumentos equivalentes, cumplirán todas las determinaciones impuestas por el instrumento de planeamiento superior en el nuevo sector o ámbito que desarrolle.



2. Los planes parciales incluirán los recorridos e instalaciones necesarios para el transporte público y, en su caso, la red de itinerarios peatonales y carriles para bicicletas.

3. Todo Plan Parcial o instrumento de planeamiento pormenorizados de nuevos desarrollos contendrá un estudio de movilidad en el que se justifique tanto un modelo urbano como las redes locales, tiendan a potenciar el uso del transporte público y los modos no motorizados, procurando alternativas eficientes a los desplazamientos en vehículo privado, tendentes a alcanzar la movilidad sostenible.

TÍTULO I.

CONEXIÓN DEL NUEVO DESARROLLO CON LA CIUDAD EXISTENTE

Se deberá atender a la eficaz conexión real del sector del nuevo desarrollo con los sistemas generales y, en particular, con los elementos del sistema general viario del modelo territorial, incluyendo obviamente, los elementos peatonales y el carril bici.

TÍTULO II.

CALIDAD AMBIENTAL DEL TEJIDO URBANO

El planeamiento urbanístico y, en su caso, las ordenanzas municipales que afecten a la urbanización, utilizarán como elementos de cualificación del tejido urbano e incremento de su calidad ambiental, la jerarquización de vías y el diseño de sus perfiles, el acondicionamiento del viario para uso peatonal y ciclista, la dotación de arbolado en plazas y vías, la promoción del transporte público regular de viajeros, etc.

TÍTULO III.

PROXIMIDAD Y ACCESIBILIDAD A LA RED EXISTENTE DE TRANSPORTE PÚBLICO

No se deberá autorizar el desarrollo de un nuevo sector urbano si no tiene asegurada su conexión real y efectiva de transporte público ferroviario, en autobús, etc. existente o en proyecto asegurado.



TÍTULO IV

RESTRICCIÓN DEL TRÁFICO RODADO

En los sectores más sensibles (zonas residenciales tranquilas, comerciales de uso peatonal, etc), zona 30, se pondrán restricciones reales al tráfico en vehículo privado, especialmente a través del diseño y trazado del viario.

TÍTULO IV

GESTIÓN DE APARCAMIENTOS

Se atenderá especialmente a la gestión de los aparcamientos dado su carácter de regulador entre el transporte público y el vehículo privado, preservando en todo caso el derecho a los habitantes de las zonas residenciales de poder aparcar sus vehículos privados.

Se hará una previsión de aparcamientos públicos de rotación, disuasorios y para residentes.

En los parques y áreas recreativas en las inmediaciones de los núcleos urbanos, el planeamiento general preverá el establecimiento de los aparcamientos correspondientes, con capacidad suficiente para atraer hacia ellos una destacada parte de la demanda de ocio.

Análisis especial debe realizarse en los nuevos desarrollos de los centros comerciales y grandes superficies, procurando no dar facilidades al transporte privado a efectos de que se produzca un menor desarrollo de centros comerciales y favoreciendo el mantenimiento de los pequeños comercios urbanos, para mantener la favorable mezcla de usos.

TÍTULO V

PLANIFICACIÓN DE REDES PARA PEATONES Y BICICLETAS

Se deberá incluir en el planeamiento urbanístico de los nuevos desarrollos vías peatonales y pistas para ciclistas, y conseguir en la ejecución del plan de una manera efectiva, la realización de ambos conjuntos con una finalidad no sólo aparente. En el primer caso, el peatonal, como modo de transporte, y el segundo, no sólo como manifestación deportiva sino como medio de transporte real. En los casos de conflicto con otros modos de transporte estos siempre tendrán preferencia real.



Se tienen que planificar zonas específicas y destinadas exclusivamente para el aparcamiento de bicicletas.

TÍTULO VI

LOCALIZACIÓN Y ACCESIBILIDAD A CENTROS DE ACTIVIDADES

Se deberá prestar especial atención al estacionamiento en determinadas zonas (hospitales, centros de salud, ocio, comercio, zonas peatonales, etc.) en función del interés y urgencia del correspondiente servicio, para satisfacer las necesidades reales de los ciudadanos en el disfrute del correspondiente servicio.



ANEXO VIII:
EXTRACTO DEL PROYECTO DE
LEY DE ECONOMÍA SOSTENIBLE

1. El Ministerio de Fomento desarrollará un sistema de información integrado sobre capacidad, uso y oferta de la red estatal de infraestructuras del transporte, que se mantendrá permanentemente actualizado, y será de acceso electrónico, universal y gratuito. El sistema permitirá la difusión de información sobre la oferta de servicios logísticos y de transporte disponible, a solicitud de los oferentes.

2. Para el ejercicio de las competencias de información, análisis y propuesta en el ámbito de los servicios de transporte que competen al Ministerio de Fomento, los operadores del transporte, y las Administraciones Públicas, en el marco de la colaboración interadministrativa, estarán obligados a suministrar la información que reglamentariamente se determine.

SECCIÓN 3ª. MOVILIDAD SOSTENIBLE

Artículo 100. *Principios en materia de movilidad sostenible.*

En el ámbito de sus competencias, las Administraciones Públicas promoverán políticas de movilidad sostenible, que respeten los siguientes principios.

a) El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.

b) La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.

c) El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia.

d) El establecimiento de nuevos servicios de transporte deberá supeditarse a la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta, en todo caso, la existencia de modos alternativos de la debida calidad, precio y seguridad.

Artículo 101. *Objetivos de la política de movilidad sostenible.*

Las Administraciones Públicas, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible, perseguirán los siguientes objetivos:

1. Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud de los ciudadanos.
2. Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
3. Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética.
4. Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
5. Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.



Artículo 102. *Los Planes de Movilidad Sostenible.*

1. Los Planes de Movilidad Sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, desarrollando modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, y garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.

2. Los Planes de Movilidad pueden tener un ámbito territorial autonómico, supramunicipal o municipal. Se podrán adoptar Planes de Movilidad Sostenible de ámbito supramunicipal, cuando así lo acuerden los municipios que compartan un esquema de movilidad interdependiente.

A tal efecto, tienen esta condición los Planes de Movilidad Sostenible que hayan podido aprobar los municipios y agrupaciones de municipios con población superior a 100.000 habitantes, en el marco de los planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire previstos en el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

3. Los Planes de Movilidad Sostenible autonómicos, supramunicipales o locales ajustarán su contenido a lo establecido en la normativa que resulte aplicable, así como a los principios recogidos en la presente ley y a lo dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten y, en especial, a los relativos a infraestructuras, transportes, ahorro y eficiencia energética, así como a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

4. El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.

5. En la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible a que se refiere este artículo, se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

6. Los Planes de Movilidad Sostenible autonómicos, supramunicipales o locales tendrán una vigencia de tres años desde la fecha de su aprobación. Antes de que termine el tercer año de vigencia deberá ser aprobada su actualización.

Artículo 103. *Fomento de los Planes de Movilidad Sostenible.*

A partir del 1 de enero de 2012, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

Artículo 104. *Elaboración de los planes de transporte en empresas.*



1. Las Administraciones competentes fomentarán igualmente el desarrollo de planes de transporte de empresas, con vistas a reducir el uso del automóvil y promover modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores. Estos planes de transporte se tratarán en el marco del diálogo social, y tendrán carácter voluntario para las empresas.

2. Con ese fin, se prestará especial atención a los centros de trabajo de titularidad pública o privada cuyas características así lo aconsejen por dimensión de la plantilla, actividad, procesos o ubicación. Las Administraciones competentes podrán impulsar la adopción de planes mancomunados, para empresas que compartan un mismo centro o edificio o que desarrollen su actividad en un mismo parque o recinto equivalente, así como la designación de un coordinador de movilidad en empresas con más de 400 trabajadores, para facilitar la aplicación y el seguimiento del plan de transporte adoptado en su caso.

3. Los planes de transporte en empresas respetarán las previsiones de los Planes de Movilidad Sostenible que hayan sido aprobados en su ámbito territorial.

Artículo 105. Modernización tecnológica y uso eficiente de los medios de transporte.

Las iniciativas públicas estatales de eficiencia y ahorro energético perseguirán, entre otros, la consecución de los siguientes objetivos:

- a) La mejora de la eficiencia energética de las flotas de transporte y la puesta en marcha de planes de formación y evaluación en gestión eficiente de las mismas.
- b) La potenciación del uso de nuevas tecnologías en la gestión de flotas con criterios de eficiencia energética.
- c) El desarrollo de sistemas de certificación energética de empresas de transporte que acrediten contar con instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores.
- d) La renovación de la flota de vehículos de transporte colectivo de pasajeros y de mercancías mediante la incorporación de vehículos energéticamente más eficientes.
- e) El desarrollo de programas de formación e información sobre etiquetado de eficiencia energética de los vehículos y sistemas de vigilancia sobre el etiquetado.
- f) El fomento del uso del vehículo eléctrico e híbrido, así como la dotación de aplicaciones e instalaciones de energías renovables ligadas a estos vehículos.
- g) Fomento de la utilización de envases y embalajes sostenibles, que reduzcan la huella de carbono del transporte.

Artículo 106. Promoción del transporte por carretera limpio por parte de los poderes adjudicadores.

1. Las normas para la compra de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes del artículo 107 y la disposición adicional sexta de esta ley serán de aplicación a las compras de vehículos de transporte por carretera de las categorías M1, M2, M3, N1, N2 y N3, tal como se definen en la Directiva, 2007/46/CE, de 5 de septiembre, del Parlamento europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, que se realicen por:



a) Los poderes adjudicadores definidos en el artículo 3.3 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público y las entidades contratantes definidas en el artículo 3 de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre Procedimientos de Contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.

b) Los operadores que ejecuten obligaciones de servicio público en el marco de un contrato de servicio público en el sentido del Reglamento (CE) núm. 1370/2007, de 23 de octubre, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, cuando el valor estimado del contrato sea igual o superior al establecido, para los contratos de suministro, en el artículo 16 de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.

2. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 de la Directiva 2009/33/CE, de 23 de abril, quedarán excluidos de la aplicación de las normas para la compra de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, siempre que no estén sujetos a homologación de tipo u homologación individual en territorio español, los siguientes vehículos:

a) vehículos diseñados y fabricados para su uso principalmente en obras, canteras, instalaciones portuarias o aeroportuarias;

b) vehículos diseñados y fabricados para su uso por el ejército, protección civil, servicios de bomberos y fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, y

c) máquinas móviles.

Artículo 107. Adquisición, por los poderes adjudicadores, de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.

1. Las entidades a que se refiere el artículo anterior, en sus adquisiciones de vehículos de transporte por carretera que realicen a partir del 4 de diciembre de 2010, tendrán en cuenta los impactos energético y medioambiental de la utilización durante la vida útil del vehículo, con arreglo al apartado 2, y aplicarán una de las opciones previstas en el apartado 3.

2. Los impactos energético y medioambiental de la utilización que deberán tenerse en cuenta incluirán al menos lo siguiente:

a) El consumo de energía;

b) las emisiones de CO₂, y

c) las emisiones de NO_x, NMHC y partículas.

3. Los requisitos de los apartados 1 y 2 se cumplirán con arreglo a una de las siguientes opciones:

a) Estableciendo especificaciones técnicas para el comportamiento energético y ecológico en la documentación relativa a la compra de vehículos de transporte por carretera para cada uno de los impactos considerados, así como para cualquier otro impacto medioambiental adicional, o

b) incluyendo los impactos energético y medioambiental en la decisión de compra, de manera que:



1.º En los casos en que se lleve a cabo un procedimiento de contratación pública, se tendrán en cuenta esos impactos como criterios de adjudicación.

2.º En los casos en que esos impactos se cuantifiquen para su inclusión en la decisión de compra, se utilizará la metodología prevista en la disposición adicional séptima

CAPÍTULO IV

Rehabilitación y vivienda

Artículo 108. *Fines comunes de las políticas públicas para un medio urbano sostenible.*

Los poderes públicos, de acuerdo con los principios de cohesión territorial y social, eficiencia energética y complejidad funcional formularán y desarrollarán las políticas de su respectiva competencia al servicio de un medio urbano sostenible que:

a) Posibilite el uso residencial en viviendas constitutivas de domicilio habitual en un contexto urbano seguro, salubre y adecuado, libre de ruidos y otras inmisiones contaminantes que excedan de los límites legalmente permitidos en cada momento y provisto del equipamiento y los servicios que eliminen o, en todo caso, minimicen, por aplicación de la mejor tecnología disponible en el mercado a precio razonable, las emisiones contaminantes, reduzcan el consumo de agua, energía y la producción de residuos, y mejoren su gestión.

b) Mejore la calidad ambiental y la funcionalidad de las dotaciones infraestructuras y espacios públicos al servicio de todos los ciudadanos,

c) Fomente unos servicios generales, incluidos los que aseguren el acceso universal a las nuevas tecnologías, más eficientes económica y ambientalmente en la gestión del agua, la energía y los residuos.

d) Favorezca, por contar con las infraestructuras, dotaciones y servicios precisos, la localización de actividades de contenido económico generadoras de empleo estable y sostenibles medioambientalmente, especialmente las que faciliten el desarrollo de la investigación científica y de nuevas tecnologías.

e) Garantice el acceso equitativo de los ciudadanos a las dotaciones y los servicios y su movilidad, potenciando al efecto los medios de transporte, especialmente los de uso público, más eficientes energéticamente y menos contaminantes.

f) Integre en el tejido urbano cuantos usos resulten compatibles con la función residencial, contribuyendo al equilibrio de ciudades y núcleos residenciales, para lo que se favorecerá la aproximación de servicios y dotaciones a la comunidad residente, evitando desplazamientos innecesarios.

Artículo 109. *Información al servicio de las políticas públicas para un medio urbano sostenible.*

Para asegurar la obtención, actualización permanente y explotación de la información necesaria para el desarrollo de las políticas y las acciones a que se refieren los dos artículos anteriores, la Administración General del Estado, en colaboración con las Comunidades Autónomas, definirá y promoverá la aplicación de los criterios y principios básicos que posibiliten, desde la coordinación y complementación con las administraciones competentes en la materia, la formación y actualización permanente de un sistema informativo general e integrado, comprensivo, al menos, de los siguientes instrumentos:

a) Censos de construcciones, edificios, viviendas y locales desocupados y de los precisados de mejora o rehabilitación.